VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

1893.

WIEN.

Druck von OTTO MAASS & SOHN, I., Wallfischgasse Nr. 10.

9

INHALTS-VERZEICHNISS

des

Verordnungs-Blattes des k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

1893. Nr. 1—148.

RUBRIKEN:

Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer des Blattes, die kleiner gedruckten die Seitenzahl.

Ueber die Tarifangelegenheiten ist vierteljährig ein abgesondertes Inhaltsverzeichniss erschienen.

A. Inland.

I. Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

II. Parlamentarisches.

a) Oesterreich.

Herrenhaus.

Abgeordnetenhaus.

Dem durch eine beim Bahnbetriebe erlittene Verletzung erwerbsunfähig gewordenen Bahnbediensteten gebührt der volle Gehalt, das Quartiergeld aber nur in dem für die betreffende Gehaltscategorie festgesetzten Mindestausmasse und ohne Rücksicht auf eine wegen der besonderen localen Verhältnisse normirte Erhöhung im letzten Dienstorte des Verletzten. **26**, 393.

Auf die Höhe des zuerkannten Schmerzensgeldes ist bei Bemessung des Ersatzes für Verdienstentgang keine Rücksicht zu nehmen. **26**, 393.

Das Zuschlagen einer nicht nachweislich durch Passagiere selbst geöffneten Wagenthüre durch den Wind ist eine Ereignung, für deren schädigende Folgen die Eisenbahn-Unternehmung nach dem Gesetze vom 5 März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27 zu haften hat. **33**, 509.

Die Zuschiebung des Haupteides an den Präsidenten der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen zum Beweis von Umständen, über welche demselben die persönliche Kenntniss mangelt, ist unzulässig. **33**, 509.

Das Gesetz vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, findet auch auf die Conducteure der k. k. österr. Staatsbahnen Anwendung. Ein gegen dieses Gesetz verstossender Executionsbescheid auf Bezüge eines Bediensteten der Staatsbahnen kann nie in Rechtskraft erwachsen, sondern ist über Anzeige der k. k. Finanzprocuratur jederzeit vom Obergerichte als nichtig zu beheben. **54**, 887.

Den im § 85 e. St.-G. geschützten Eisenbahnen sind Schienenwege, welche nur zur Bringung der Forstproducte dienen (§ 23 der H.-M.-Vrdg. vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57), auch dann beizuzählen, wenn in deren Betrieb Locomotiven nicht angewendet werden. (H.-M.-Vrdg. vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, § 35.) **67**, 1077.

Die einem Locomotivführer, welcher im Heizhause die seiner Führung anvertraute Maschine in Stand setzt, durch Herabstürzen einer eisernen Rauchfangkappe zugefügte Verletzung fällt unter das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27. **83**, 1350.

Zur Erwirkung der lastenfreien grundbücherlichen Abschreibung und Uebertragung einer für Eisenbahnzwecke enteigneten Grundfläche genügt das rechtskräftige Enteignungs-Erkenntniss und der Nachweis des Erlages der gerichtlich bestimmten Entschädigungssumme. Der Rechtskraft des gerichtlichen Entschädigungs-Erkenntnisses bedarf es nicht. **110**, 1747.

Das Verbot des Durchganges durch einen Eisenbahn-Durchlass kann nie eine vor die Gerichte gehörige Besitzstörung begründen. Zur Beurtheilung der Rechtsmässigkeit eines solchen Verbotes sind ausschliesslich die Administrativbehörden competent. **120**, 1890.

Wenn das enteignete Grundstück für einen speciellen gewerblichen Betrieb verwendet wird, so sind den Erhebungen zur Feststellung der Entschädigung ausser den im § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, erwähnten drei Sachverständigen auch solche aus dem betreffenden gewerblichen Fache beizuziehen. **123**, 1932.

Zu den nach § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, von der Eisenbahn-Unternehmung zu ersetzenden Kosten der Feststellung der Entschädigung für die zum Baue von Eisenbahnen zu enteignenden Sachen gehören auch die Kosten der Vertretung der zu den bezüglichen Erhebungen vorgeladenen Parteien durch ihren Curator. **125**, 1959.

Zu den nach § 44 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, von der Eisenbahn-Unternehmung zu ersetzenden Kosten der Feststellung der Entschädigung für die zum Baue von Eisenbahnen zu enteignenden Objecte gehören die Kosten der rechtsfreundlichen Vertretung der zu den bezüglichen Erhebungen vorgeladenen Parteien nicht. **134**, 2110.

Entscheidungen des Reichsgerichtes.

Die Verordnung des Ministeriums des Innern vom 7. December 1856, R.-G.-Bl. Nr. 224, wonach Dienststreitigkeiten zwischen Dienstgebern und Dienstboten, dann zwischen Gewerbsleuten oder Fabriksinhabern und ihren Gesellen, Lehrjungen oder anderen Hilfsarbeitern während des Bestandes des Dienstverhältnisses und binnen 30 Tagen nach Auflösung desselben von den politischen Behörden zu verhandeln sind, hat auch auf die im § 86 der Civil-Jurisdictionsnorm erwähnten Streitigkeiten zwischen den Werksbesitzern und Bergarbeitern Anwendung zu finden. **65**, 1054.

Entscheidungen des Finanzministeriums.

Legitimationskarten für Handlungsreisende, ausgestellt zur Erlangung von Tarifermässigungen für mitgeführte Musterkoffer, sind stempelpflichtig. **114**, 1803.

Oberlandesgerichtliche Entscheidungen.

Bei Privat-Eisenbahnen, die durch die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen namens des Staates betrieben werden, trifft die Haftpflicht aus einem Eisenbahnunfalle nicht die Eigenthumsbahn, sondern den betriebsführenden Staat. **89**, 1434.

Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Wenn sich eine Eisenbahn-Unternehmung dem Statute des Eisenbahn-Schiedsgerichtes nur bedingt unterworfen hat, so tritt die Competenz des Schiedsgerichtes nur bei Erfüllung dieser Bedingung ein. **17**, 277.

Bei einer gegen die Vorschrift des § 55 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements verfrühten Aufdrückung des Expeditionsstempels auf dem Frachtbriefe ist nicht das Datum der Abstempelung, sondern der Zeitpunkt der wirklichen Expedition für die Berechnung der Lieferfrist massgebend. **44**, 741.

Besondere, die Abgabe von Sendungen betreffende Vermerke im Frachtbriefe bilden integrirende Bestandtheile des Frachtvertrages und ist deren Nichtbeachtung bei der Abgabe von der Aufgabsbahn zu vertreten. **73**, 1186.

Nach Bezug des Gutes durch den Empfänger ist der Absender nicht mehr reclamationsberechtigt. **100**, 1590.

Die Aufstellung von Tarif-Grundsätzen im Allgemeinen gehört nicht zur Competenz des Schiedsgerichtes. **100**, 1590.

Eine Eisenbahn haftet für die Ausführung eines von ihr angenommenen Auftrages des Aufgebers einer Frachtsendung und kann sich im Falle der Nichtausführung nicht dadurch exculpiren, dass die Ausführung des Auftrages durch Manipulationsvorgänge vereitelt worden ist. **144**, 2393.

Entscheidungen ungarischer Gerichte.

Die Klage gegen die Bahnen wegen unberechtigter Ausfolgung von Waaren verjährt innerhalb Jahresfrist, welche Frist vom Ausfolgungstage an zu berechnen ist. **19**, 306.

Die Untersuchung und eventuelle Bestrafung der Verletzung des § 96 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung gehört zur Competenz der Gerichte und nicht der politischen Behörden. **45**, 759.

Das Reisen auf einer Eisenbahn ohne Fahrkarte bildet keine strafbare Handlung. **45**, 759.

Nichthaftung der Eisenbahn-Unternehmung für das einem Gepäcksträger übergebene Gepäcksstück. **73**, 1186.

Sachfälligkeit einer Eisenbahn-Gesellschaft wegen eines vor der Betriebseröffnung eingetretenen Unfalles. **78**, 1262.

Die Direction der kgl. ungar. Staatsbahnen ist als Behörde anzusehen, daher eine bei ihr erstattete falsche Anzeige gegen einen ihrer Beamten nach den Bestimmungen der §§ 227 bezw. 258 des ungarischen Strafgesetzes zu behandeln ist. **85**, 1383.

Der Entschädigungsanspruch eines bei einem Eisenbahnunfall verunglückten Advocaten erstreckt sich für die Dauer seiner ärztlichen Behandlung und Arbeitsunfähigkeit auf seinen ganzen vor diesem Unfall nachweisbar erzielten Verdienst, für die Dauer seiner theilweisen Arbeitsunfähigkeit aber auf eine diesem Verdienstbetrage verhältnissmässig entsprechende Quote bis zu seiner gänzlichen Herstellung. **136**, 2155.

Entscheidungen des Deutschen Reichsgerichtes.

Begriffsbestimmung der höheren Gewalt. **112**, 1775.

Beitrag zur Frage der Beseitigung von Strassenkreuzungen im Bahnniveau. **142**, 2314.

IV. Literatur.

Buschman, Dr. Max Freiherr von. Die Vorschriften, betreffend den Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österreichischen Eisenbahnen. **96**, 1538. **106**, 1692.

Eger. Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. **27**, 424. **37**, 632.

Gerstner. Internationales Eisenbahn-Frachtrecht. **44**, 746.

Girtler. Der Befähigungsnachweis in seiner Anwendung auf den höheren Eisenbahn-Verwaltungsdienst. **71**, 1161.

Gleim. Das Recht der Eisenbahnen in Preussen. **134**, 2112.

Koch. Eisenbahn- und Verkehrskarte von Europa. **18**, 298. **42**, 723.

Köhne. Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen in Preussen vom 28. Juli 1892. **16**, 270.

Leber. Die Beschlüsse des internationalen Eisenbahn-Congresses zu St. Petersburg im Jahre 1892. **67**, 1078.

Liebenow. Eisenbahn- und Wandkarte von Central-Europa. **57**, 926.

Page. Eisenbahn-Verletzungen in forensischer und klinischer Beziehung. **37**, 632.

Pollack. Schiffahrtskalender für das Elbegebiet 1893. **12**, 216.

Prosch, Bauer und Wehr. Die elektrischen Einrichtungen der Eisenbahnen. **137**, 2176.

Röll. Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens in alphabetischer Ordnung. 5. Band. **60**, 980.

Sympher. Karte der deutschen Wasserstrassen unter besonderer Berücksichtigung der Tiefen- und Schleusenverhältnisse. **18**, 298.

Strauss. Eisenbahn-Frachtentarif für Wien. **123**, 1938.

Voisin-Bey. Notice sur les traveau d'amélioration de l'embouchure du Danube et du bras de Soulina 1857—1891. **96**, 1538.

Eisenbahn- und Post-Communicationskarte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern für das Jahr 1893 von Artaria. **1**, 6.

Führer auf den deutschen Schiffahrtsstrassen. Herausgegeben vom kgl. preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. **31**, 490. **71**, 1161.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie nebst den angrenzenden auswärtigen Landestheilen. **8**, 143.

V. Projectirte noch nicht im Bau befindliche öffentliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Oesterreich.

Dampftrambahn (eventuell mit elektrischem Betriebe) von der Ludwigsstrasse in Pötzleinsdorf nach Sievering und nach Grinzing als Abzweigung, bezw. Fortsetzungslinie der projectirten Dampftrambahn von Währing über Pötzleinsdorf nach Neuwaldegg. Fristerstreckung für die Vornahme technischer Vorarbeiten. **58**, 941.

— von Graz über Unter-Andritz nach Strassengel und Judendorf, und zwar von Unter-Audritz über Ober-Audritz, Neustift und Rinegg nach Radegund, sowie für eine Drahtseilbahn, eventuell Zahnradbahn von Radegund auf den Schöckel. Fristerstreckung für die Vornahme technischer Vorarbeiten. **95**, 1518.

— von Mähr.-Ostrau nach Witkowitz. Politische Begehung. **144**, 2396.

Drahtseilbahn von der Via Commerciale in Triest nach Scorcola. Vornahme technischer Vorarbeiten. **61**, 990.

— vom sogenannten Stimmersgrund, d. i. am Ende der Edmundsklamm bis auf die Stimmersdorfer Höhe, sowie für eine schmalspurige elektrische Bahn von der Stimmersdorfer Höhe bis zum Hotel Rainwiese. Vornahme technischer Vorarbeiten. **87**, 1405.

— in Graz auf das Plateau des Grazer Schlossberges. Politische Begehung. **94**, 1511.

— — Bauconsens. **123**, 1933.

— — Aufstellung eines Dampfmotors. **141**, 2279.

Elektrische Localbahn von Alt-Aussee längs des Angstbaches bis zur Rettenbachalm und von dort im Thale des Rettenbaches bis nach Ischl. Vornahme technischer Vorarbeiten. **14**, 237.

— von der Belvedere-Anhöhe in Prag zum Lustschlosse in Bubenc. Concessionsertheilung. **23**, 356.

— von der Florenzgasse in Prag durch Karolinenthal nach Altleben, sammt Abzweigung nach Vysočan. Politische Begehung. **24**, 371.

— von Wien nach Schwechat mit einer Flügelbahn von der projectirten Haltestelle Neuwirthshaus zu der Theerproductenfabrik am Donaucanal, gegenüber dem Rennplatze in der Freudenau. Trassenrevision. **36**, 617. **40**, 688.

— von der Station Freiheit der Oesterr. Nordwestbahn nach Johannisbad. Vornahme technischer Vorarbeiten. **52**, 857.

— vom Schlossplatz in Teplitz über Turn, Weisskirchlitz und Zuckmantel bis zum Curhause Theresienbad in Eichwald. Trassengenehmigung. **55**, 903.

— — Politische Begehung und Trassenrevision. **106**, 1691.

— vom Praterstern in Wien nach Kagran. **78**, 1263.

— vom Kleinseitner Ringe bis zum Reichsthor in Prag und von da nach Liboc. **87**, 1405.

— von Baden nach Vöslau. Politische Begehung. **99**, 1581.

— von der Aspernbrücke bis zur Sofienbrücke in Wien. Trassenrevision. **103**, 1635. **107**, 1698.

— vom Bahnhofe Carlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn durch die Stadt Carlsbad nach dem Kaiserparke daselbst. Politische Begehung. **118**, 1865. **125**, 1961. **145**, 2438.

— Stadtbahnlinie in Wien. Vornahme technischer Vorarbeiten. **120**, 1889.

— von der Haltestelle Markersdorf a. d. Pielach nach Maria-Zell. Vornahme technischer Vorarbeiten. **141**, 2277.

Localbahn von Szeparowce über Kolomea und Horodenka nach Zaleszczyki mit einer Abzweigung von Horodenka zum Dniesterufer gegenüber Uścieczko. Vornahme von technischen Vorarbeiten. **7**, 117.

— von der Station Lichtenwald der Linie Steinbrück-Agram der Südbahn-Gesellschaft zu dem Kohlenwerke Johannesthal. Vornahme technischer Vorarbeiten. **16**, 265.

— vom Bahnhof Itzkani über die Vorstädte Szeptelicz und Alt-Itzkani nach dem Marktplatze der Stadt Suczawa. Vornahme technischer Vorarbeiten. **34**, 531.

— von einem geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Wels-Passau nächst Neumarkt nach Waizenkirchen. Vornahme technischer Vorarbeiten. **34**, 531.
Fristerstreckung. **114**, 1802.

— von Chabówka über Nowy-Targ nach Alt-Sandez mit den Abzweigungen Nowy-Targ-Zakopane und Maniowa-Altendorf. Vornahme technischer Vorarbeiten. **43**, 729.

— von Smichov nach Košiř. Vornahme technischer Vorarbeiten. **43**, 729.

— von der Station Borysław über Stebnik nach der Station Gaje-Wyzne der k. k. Staatsbahnlinie Drohobycz-Stryj. Vornahme technischer Vorarbeiten. **44**, 741.

— von der Südbahnstation Peggau über Deutsch-Feistritz und Waldstein nach Uebelbach. Vornahme technischer Vorarbeiten. **58**, 941.

— von der Station Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach der Station Gaya der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit Berührung des dazwischen liegenden Dubrianer Kohlengebietes. Vornahme technischer Vorarbeiten. **73**, 1185.

— von Görz nach Haidenschaft. Trassenrevision. **75**, 1216.

— abzweigend von der Station Mlatz der k. k. Staatsbahnlinie Pilsen-Priesen über Manetin, Stiedra und Theusing nach Petschau zum Anschluss an die projectirte Localbahn Marienbad - Carlsbad. Vornahme technischer Vorarbeiten. **77**, 1249.

— von der Station Lundenburg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis zur ungar. Landesgrenze bei Broczko. Vornahme technischer Vorarbeiten. **91**, 1465.

— von einem Punkte der projectirten Eisenbahn Laun-Leitmeritz-Böhm.-Leipa bei Budyn über Jenšovic, Melnik, Mšeno, Unter-Cetno, Jungbunzlau, Unter-Bautzen, Sobotka und Jičin nach Altpaka. Vornahme technischer Vorarbeiten. **91**, 1465.

— von Klagenfurt nach Kirschentheuer. Trassenrevision. **104**, 1655.

— von der Niederlindewiese zur Reichsgrenze bei Barzdorf (Heinersdorf). Politische Begehung. **104**, 1655.

— von einem geeigneten Punkte der Rudolfsbahn zwischen Krainburg und Jauerburg in die Wochein. Vornahme technischer Vorarbeiten **105**, 1665.

b) Ungarn.

VI. Oeffentliche im Bau, bezw. im Betriebe befindliche Locomotiv-Eisenbahnen.

a) Allgemeines.

b) Oesterreichische und ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

I. Oesterreichische Staats- und Privatbahnen im Staatsbetriebe.

1. K. k. Staatsbahnen.

Localbahn Wels—Unter-Rohr.

Localbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) — Ebenfurth.

Localbahn Wodňan—Prachatitz.

II. Ungarische Staatsbahnen und vom Staate betriebene Privatbahnen.

---

c) Privatbahnen im eigenen Betriebe und auswärtige Staatsbahnen auf österreichischem Gebiete.

I. Oesterreichische Eisenbahnen.

Wiener Stadtbahn.

Steiermärkische Landesbahnen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Mährisch-schlesische Centralbahn.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Localbahn Caslau—Zawratetz—Tremoschnitz.

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

K. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang.

K. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Eisenbahn.

Wiener Verbindungsbahn.

Localbahnen.

Achenseebahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

VIII. Tramways.

IX. Diverses.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Personalien.

Personalien in Ungarn.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

B. Ausland.

Amerika.

Argentinien.

Asien.

Australien.

Belgien.

Brasilien.

Bulgarien.

Canada.

Dänemark.

Deutsches Reich.

Baden.

Bayern.

Braunschweig.

Elsass-Lothringen.

Hessen.

Mecklenburg.

Oldenburg.

Preussen.

Sachsen.

Württemberg.

Niederlande.

Norwegen.

Palästina.

Peru.

Portugal.

Queensland.

Rumänien.

Russland.

Siam.

Schweiz.

Spanien.

Türkei.

C. Schiffahrt.

Allgemeines.

Oesterreichischer Lloyd.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Ungarn.

Ausland.

Amerika.

Belgien.

Brasilien.

Bulgarien.

Deutsches Reich.

Baden.

Bayern.

Preussen.

Sachsen.

Württemberg.

Frankreich.

Griechenland.

Grossbritannien.

Havaï.

Italien.

Niederlande.

Portugal.

Russland.

Schweiz.

Smyrna.

Spanien.

Türkei.

D. Viehtransport- und Seuchen-Angelegenheiten.

Tarif-Index für das I. Quartal 1893.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

B. Gemeinsame Bahnen.

C. Oesterreichische Bahnen.

D. Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina.

E. Auswärtige Bahnen.

F. Dampfschiffahrt.

II. Tarife für den directen Verkehr der österr.-ungar. Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

Otto Maass & Sohn, Wien, I. Wallfischgasse 10.

Tarif-Index für das II. Quartal 1893.

(Die grösser gedruckten Zahlen bedeuten die Nummer, die kleiner gedruckten die Seitenzahl des Blattes.)

I. Localtarife.

A. Allgemeines.

B. Gemeinsame Bahnen.

C. Oesterreichische Bahnen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Fahrpreise zwischen Gänserndorf und Carlsbad, bezw. Franzensbad. 15. April. **39**, 667.
— Ausgabe von Militär-Lager-Tour- und Retourkarten zwischen Wien und Bruck a. d. Leitha. 20. April. **43**, 735.
— Fahrpreise zwischen der neu eröffneten Personen-Haltestelle Stadlauerbrücke-Lusthaus und Wien oder Stadlau. 1. Mai. **43**, 736.
— Fahrpreise für die Personen - Haltestelle Ripov. 1. Mai. **43**, 736.
— Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen. 1. Mai. **46**, 776.
— Nachtrag I zum Ausnahmetarif für Kalkstein von Kalk-Podol und Prachowic. 1. Juni. **54**, 893.
— Nachtrag I zum Anhange für den Localgüterverkehr. 15. Juni. **59**, 963. **65**, 1059.
— Directe Fahrkarten Prag—Kremsier. 1. Juli. **67**, 1103.
— Tarifirung von leer retourgehenden Metallcylindern nach Säuretransporten. 1. August. **68**, 1118.
— Tour- und Retourkarten zwischen Brünn und Stationen der Strecke Brünn—Butschowitz. 1. Juli. **72**, 1180.
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. Eröffnung des Verkehres auf der Drahtseilbahn. 15. April. **46**, 776.
Salzkammergut-Localbahn. Neuer Tarif für Personen, Gepäck und Frachten. **65**, 1059.

D. Ungarische Bahnen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. Umschlagsverkehr in Vukovár. Neuer Ausnahmetarif für Getreide. 1. April. **43**, 732.
— Vorschrift, die Signirung und Bezettelung von Stückgütern betreffend. **47**, 784.
— Neues Verzeichniss für zusammenstellbare Fahrscheinhefte. 1. Mai. **54**, 893.
— Begünstigungen für den Transport von Futterstoffen für Vieh. **59**, 964.
— Reexpeditions-Begünstigung für in den Miskolczer Lagerhäusern eingelagerte Sendungen im Verkehre mit Fiume und Triest. 1. Mai. **64**, 1044.
— Entfallen der Signirung der Stückgüter im internen ungarischen Verkehre. **65**, 1057.
— Ermässigung für Schlachtvieh-Transporte, und zwar speciell für Thiere, welche als Ersatz für die an Lungenseuche erkrankten und gekeulten Thiere auf Privatbahnen befördert werden. **68**, 1118.
— Ermässigte Fahrpreise für combinirte Eisenbahn- und Schifffahrkarten auf der unteren Donau. **68**, 1118.
— Ermässigte Fahrpreise mit combinirten Eisenbahn- und Schiffkarten von sämmtlichen Stationen des Betriebsnetzes zum Besuche der Arbeiten im Bereiche des Eisernen Thores. **68**, 1118.
— Ausgabe von im Vorhinein erhältlichen Couponbillets im Verkehre Budapest—Wien und vice versa. **70**, 1148.
Combinirbarer Eisenbahn- und Schiffahrts-Rundreiseverkehr mit dem Oriente. 1. Juni. **70**, 1148.

E. Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina.

Militärbahn Banjaluka-Doberlin. Neuer Personentarif. 1. Mai. **48**, 801.
— Nachtrag III zum Tarife, Theil II. 15. Mai. **49**, 816.
— Berichtigung. **56**. 915.
K. u. k. Bosnabahn, Bosnisch-herzegowinische Staatsbahn Doboj-Simin-Han. Neuer Tarif. 1. Mai. **70**, 1148.

F. Auswärtige Bahnen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. Nachtrag II. 15. April. **49**, 816. **50**, 827.
Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. Ausgabe eines Nachtrages. **67**, 1103.
Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Tarife für den inneren Verkehr. **40**, 694.
— Ausnahme - Frachtsatz für Glas ab Laufen nach Kufstein transit. **47**, 788.
— Abänderung der besonderen Bestimmung zu § 30 der Verkehrsordnung. 15. April. **48**, 802.
— Aenderungen im Nebengebührentarife. 12. April. **51**, 845.
— Nachtrag zum Kilometerzeiger. **71**, 1163.
— Frachtermässigung für Futtermittel, Kartoffel etc., Heu und Stroh. **74**, 1207.
— Expressverkehr für die Beförderung von lebenden Fischen. **74**, 1207.
Grossh. Badische Staatsbahnen. Ausnahmetarif Nr. 13 für Cement und Cementwaaren. 15. Mai. **54**, 894.
Kgl. Preussische Staatsbahnen. Aenderung der Zusatzbestimmung 2 zu § 30 der deutschen Verkehrsordnung. 15. April. **48**, 802.
Kgl. Sächsische Staatsbahnen (Prossnitzthalbahn). Nachtrag I zum Local-Gütertarife. 1. Juni. **72**, 1180.

G. Dampfschiffahrt.

Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. Getreide-Umschlagsverkehr via Korneuburg. **38**, 645.
— II. Nachtrag zum Touagetarif. **39**, 668.
— Combinirte Tour- und Retourbillets Wien-Westbahnhof—Melk—Stein (Krems)—Wien (Franz Josefs-Bahnhof) oder umgekehrt. 30. März. **40**, 691.
— Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien nach Pressburg und umgekehrt. 15. April. **42**, 725.
— Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien nach Pressburg und umgekehrt. 15. April. **46**, 773.
— Beförderung von Meerschaum und Teppichen ab Constantinopel nach Wien. **48**, 801.
— Güterverkehr von und nach Odessa via Galatz. **55**, 904.
— Localfahrten im Donaucanale zu den Wettrennen in der Freudenau. **57**, 926.
— Schiffsverbindungen ab Stefaniebrücke nach und von Greifenstein an Sonn- und Feiertagen. 1. Juni. **66**, 1070.
— Nachtrag VII zum Frachtentarife. 1. Juli. **71**, 1163. **72**, 1179.
— Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau-Regensburg-Donaulände transit. Nachtrag II. 1. Juli. **74**, 1207.
— Wiedereinführung der tarifmässigen Wartegebühren. 1. Juli. **74**, 1207.
Dampfschiffahrt auf dem Bodensee. II. Nachtrag zum Personentarife. **72**, 1179.

II. Tarife für den directen Verkehr der österr.-ungar. Bahnen unter einander.

A. Personen und Gepäck.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Nachtrag I zum directen Personentarife. 1. Mai. **39**, 667.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen. Traunsee- und Hallstättersee-Dampfschiffahrts-Unternehmung. Directer Personentarif. 1. Juni. **39**, 667.
Aussig-Teplitzer Bahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Oesterr. Nordwestbahn. Einführung directer Fahrkarten. 1. Mai. **41**, 711.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn und Böhmische Nordbahn. Directe Fahrkarten Reichenberg-Josefsthal-Kosmanos, dann Swarow und Prag (B.N.B.). 1. Mai. **42**, 725.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Kremsthalbahn. Neuer directer Personentarif. 1. Juni. **43**, 735.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Steyrthalbahn. Neuer directer Personentarif. 1. Juni. **43**, 735.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Attersee - Dampfschiff - Unternehmung. Neuer directer Personentarif. 1. Juni. **44**, 747.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen, Südbahn-Gesellschaft, Bozen-Meraner Bahn, Achensee-Bahn und Localbahn Mori-Arco-Riva. Neuer directer Personentarif. 1. Juni. **46**, 775.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Buschtěhrader Bahn. Neuer directer Personentarif. 1. Juni. **46**, 775.
Galizisch - Böhmischer Personenverkehr. Neuer Tarif. 1. Juni. **47**, 787.
Böhmische Westbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Ausgabe von Vergnügungszugs-Tour- und Retourkarten in der Sommersaison 1893. 7. Mai. **47**, 788.
Directer Personenverkehr zwischen Wien St.E.G. und Mostar via Bruck a/L. Fahrpreise. 1. Mai. **48**, 801.
Personenverkehr zwischen Wien (Staats- und Nordbahnhof) und Carlsbad und Franzensbad via Brünn-Prag. Preise der Fahrkarten. 1. Juni. **51**, 845.
Directer Personenverkehr zwischen Fünfkirchen einerseits und Carlsbad und Franzensbad andererseits via Brünn-Prag. Fahrpreise. **53**. 877.
Directer Personenverkehr zwischen Aussig und Warnsdorf, resp. Rumburg via Bodenbach. Directe Fahrkarten. 15. Mai. **55**, 905.
Aussig-Teplitzer Bahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Oesterr. Nordwestbahn. Ausgabe directer Fahrkarten. **56**, 915.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn und Böhmische Nordbahn. Directe Fahrkarten zwischen Liebstadtl und Prag. 1. Juni. **56**, 916.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen und Salzkammergut - Localbahn. Directer Personentarif. 15. Juni. **63**. 1025.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

III. Tarife für den directen Verkehr mit auswärtigen Bahnen.

A. Personen und Gepäck.

B. Allgemeiner Güterverkehr.

a) Mit Deutschland.

b) Mit Belgien, Holland, England und Frankreich.

c) Mit der Schweiz und Italien.

d) Mit Russland und den Balkanländern.

e) Mit der Levante.

C. Specialtarife für einzelne Transportartikel.

Otto Maass & Sohn, Wien, I. Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 1. **Wien, 3. Jänner 1893.** **VI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers an sämmtliche österreichische Eisenbahnverwaltungen vom 28. December 1892, Z. 65.119, betreffend die Beschränkung der Zulässigkeit der Nichtveröffentlichung von Tarifnachlässen auf die aus öffentlichen Rücksichten und für Wohlthätigkeitszwecke gewährten Nachlässe.

Die geehrte Verwaltung wird hiemit in Kenntniss gesetzt, dass die Ausarbeitung einer neuen Verordnung im Zuge ist, welche die Gewährung von Tarifnachlässen im Eisenbahn-Güterverkehre und das bei Veröffentlichung derselben zu beobachtende Verfahren zum Gegenstande hat.

Nachdem nun mit dieser Verordnung die Verfügung getroffen werden wird, dass eine Ausnahme von der Verpflichtung zur Veröffentlichung jedes Tarifnachlasses nur mit specieller Genehmigung der Aufsichtsbehörde, und zwar lediglich bezüglich der aus öffentichen Rücksichten und für Wohlthätigkeitszwecke gewährten Nachlässe zulässig ist, so wird die geehrte Verwaltung aufgefordert, schon von jetzt ab im gedachten Sinne vorzugehen, und sohin vorkommenden Falls die Ermächtigung zur Nichtveröffentlichung derartiger Tarifnachlässe von der General-Inspection der österr. Eisenbahnen zu erwirken.

Wien, am 28. December 1892.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Concessionsurkunde vom 18. December 1892 *) für die Hauptbahnlinien der Wiener Stadtbahn.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Commission für Verkehrsanlagen in Wien die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe der Hauptbahnlinien der Wiener Stadtbahn gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Commission diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, sowie des niederösterr. Landesgesetzes vom 18. Juli 1892, L.-G.-Bl. Nr. 42, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1. Wir verleihen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien das Recht zum Baue und Betriebe der nachstehenden, als normalspurige Hauptbahnen auszuführenden Linien des Wiener Stadtbahnnetzes, und zwar:

1. der Gürtellinie von einem Punkte der Kaiser Franz Josef-Bahn nächst Heiligenstadt mit thunlichster Benützung der Gürtelstrasse, den bestehenden Wiener Bahnhof der Kaiserin Elisabeth-Bahn berührend, zum Anschlusse einerseits an die Wiener Verbindungsbahn und bezw. an die Südbahn bei Matzleinsdorf, andererseits an die Südbahn bei Meidling mit Verbindungslinien zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabeth-Bahn, etwa in der Station Penzing, dann an die Donauuferbahn, bezw. zur Donaustadtlinie (Z. 2);

---

*) Enthalten in dem am 30. December 1892 ausgegebenen LXXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 230.

2. der Donaustadtlinie von der Wiener Verbindungsbahn am Praterstern in die Donaustadt und sodann entlang der bestehenden Donauuferbahn zur Station Nussdorf der Kaiser Franz Josef-Bahn mit einer Verbindung zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
3. der Vorortelinie von der neu anzulegenden Station Heiligenstadt der in Z. 1 genannten Gürtellinie über Döbling, Währing, Hernals, Ottakring und Breitensee zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabeth-Bahn in der Strecke Penzing—Hütteldorf.

§ 2. Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildenden Eisenbahnen werden gemäss Art. V des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, folgende Begünstigungen gewährt:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Commission abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.
   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung;
b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der Obligationen des von der Commission aufzunehmenden gemeinsamen Anlehens mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der vorgedachten Obligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr;
c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;
d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Coupon-Stempelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung an gerechnet, insoweit dieselbe jedoch vor dem 1. Jänner 1898 stattfinden sollte, auf die Dauer vom Beginne des Betriebes bis 1. Jänner 1928;
e) die Befreiung von den in der T.-P. 47 e des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89, festgesetzten Stempelgebühren von den Fahrkarten bezüglich der Personenbeförderung auf den den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden Bahnlinien auf die Dauer der in lit. d festgesetzten Steuerbefreiungen, unbeschadet der Begünstigungen der Gesetze vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, und vom 30. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 42.
   Die gleiche Befreiung gilt für directe Fahrkarten im Uebergangsverkehre zwischen den den Gegenstand dieser Concessionsurkunde bildenden und den künftig zu concessionirenden Bahnlinien des Wiener Stadtbahnnetzes, sowie den innerhalb des Wiener Stadtgebietes gelegenen Strecken der bestehenden Eisenbahnen.
f) Insoferne und insolange, als in Folge der im vorstehenden Absatz lit. d gewährten Steuerbefreiung die Vorschreibung einer Staatssteuer nicht stattfindet, sind auch die bezüglichen Landes- und Gemeindezuschläge nicht einzuheben.

§ 3. Der Bau der nachstehenden Strecken der im § 1 genannten Bahnen, und zwar:
1. der Theilstrecke der Gürtellinie vom Bahnhofe Heiligenstadt bis zum Westbahnhofe nebst der Verbindungslinie zur Donauuferbahn,
2. der Donaustadtlinie, und zwar in der Strecke vom Praterstern bis zum Bahnhofe Donaustadt in definitiver und von da bis zur Station Nussdorf in provisorischer Ausführung nebst der Verbindung zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn und
3. der Theilstrecke von Heiligenstadt bis Ottakring der Vorortelinie

ist sofort nach Ertheilung des Bauconsenses zu beginnen und längstens bis Ende des Jahres 1897 zu vollenden.

Die fertigen Bahnen sind sohin dem öffentlichen Verkehre zu übergeben und während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Der Bau der Verbindungslinie von der Gürtellinie zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabeth-Bahn, etwa in der Station Penzing, ist auszuführen, sobald die Commission diese Verbindungslinie im Sinne des mit dem Gesetze vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, genehmigten Programmes Punkt II, Abschnitt A, I lit. a, als nothwendig anerkennt.

Der Bau der übrigen Strecken der im § 1 bezeichneten Eisenbahnen ist in Angriff zu nehmen, sobald die programmgemässe Betheiligung des Staates, des Landes Oesterreich unter der Enns und der Gemeinde Wien an der Aufbringung der hiefür erforderlichen Geldmittel im gesetzlichen Wege, bezw. durch Beschluss des Wiener Gemeinderathes, sichergestellt sein wird.

In diesem Falle werden die Termine für die Bauausführung seinerzeit bestimmt werden.

§ 4. Der Commission wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Commission auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 5. Die Bestellung von Servituten an Grundstücken des Staates, des Landes Oesterreich unter der Enns oder der Gemeinde Wien hat, insoweit dies zum Zwecke der ersten Herstellung und der Erhaltung der concessionirten Bahnen erforderlich ist, unentgeltlich zu erfolgen.

Sollte zu diesem Zwecke die Abtretung des Eigenthums oder sonstiger Rechte an derlei Grundstücken erforderlich sein, so hat auch diese Abtretung unentgeltlich zu geschehen.

Bezüglich solcher Grundstücke wird jedoch die Commission verpflichtet sein, die Kreuzung der Bahnanlage durch bestehende oder neu herzustellende öffentliche oder private Leitungen (Wasser- oder Gasleitungen, Canäle, Kabel u. dgl.) einschliesslich der Erhaltung unentgeltlich mit der Massgabe zu gestatten, dass hiedurch der Bestand und Betrieb der Bahnanlage nicht gefährdet wird, und dieser letzteren die aus diesem Anlasse etwa erwachsenden Kosten vergütet werden.

Desgleichen bleibt bezüglich der gedachten Grundstücke vorbehalten, die unter den Bahnanlagen (Hochbahnviaducte etc.) befindlichen oder oberhalb dieser Anlagen zu schaffenden Flächen (überdeckte Strecken der Bahnen etc.) für öffentliche Zwecke zu benützen, zu welchem Ende die Constructionen so auszuführen sind, dass die beabsichtigte Benützung für öffentliche Zwecke möglich erscheint. Die im Falle der Auflassung oder Umlegung der Bahnanlagen oder einzelner Strecken derselben verfügbar werdenden Grundflächen sind, insofern dieselben unentgeltlich abgetreten wurden, an die früheren Eigenthümer unentgeltlich zurückzustellen.

Ausgenommen von der unentgeltlichen Bestellung von Servituten oder der unentgeltlichen Abtretung des Eigenthums oder sonstiger Rechte sind jene Grundstücke, welche schon im Zeitpunkte der Herstellung der betreffenden Bahnanlagen ohne Rücksicht auf die durch die letzteren herbeizuführende Aenderung der Verhältnisse als verkäufliche Baugründe anzusehen sind. In letzterem Falle ist die von der Commission an den Staat, das Land oder die Stadt zu leistende Entschädigung bei dem Abgange einer gütlichen Vereinbarung nach den für die Enteignung zu Zwecken des Eisenbahnbaues geltenden Vorschriften (§ 4, Alinea 1) zu ermitteln.

§ 6. In Ansehung der zur Anlage der concessionirten Bahnen zu benützenden öffentlichen Strassen (Aerarial-, Landes- und Gemeindestrassen) hat die Commission sich jenen Bedingungen zu fügen, welche von der zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der betreffenden Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufenen Strassenbehörde im Einvernehmen mit den Eisenbahnbehörden vorgezeichnet werden.

Für die Benützung (Unterfahrung oder Uebersetzung) von derlei Strassen ist, insofern dadurch die Strasse ihrer Bestimmung für den öffentlichen Verkehr nicht entzogen wird, Seitens der Commission ein Entgelt nicht zu entrichten.

§ 7. Die Commission hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahnen nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde und nach den vom Handelsministerium mit der Commission zu vereinbarenden Concessionsbedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessions-Gesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

Der Bau der concessionirten Bahnen ist auf Grund der von der Commission mit der General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen zu treffenden Vereinbarungen der Staatseisenbahn-Verwaltung zu übertragen.

§ 8. Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den Oesterreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Die Commission ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungs-Gegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner dem jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtrags-Uebereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für die Commission bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahnen. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichs-Gesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für die Commission in Wirksamkeit, sobald ihr dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Die Concessionärin ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 9. Inwiefern ähnliche Begünstigungen, wie sie § 8 bezüglich der Militärtransporte festsetzt, Civilwachkörpern (Sicherheits- und Finanzwache etc.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird in den Concessions-Bedingnissen bestimmt.

§ 10. Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom 1. Jänner 1893 an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Sollte jedoch die Commission in Folge vorzeitiger Rückzahlung der von ihr aufzunehmenden Anlehen sich vor Ablauf der obigen Frist auflösen, so tritt die Concession mit dem Tage dieser Auflösung ausser Kraft.

§ 11. Der Betrieb der den Gegenstand dieser Concessions-Urkunde bildenden Bahnen wird vom Staate für Rechnung der Commission geführt, und werden der Staatseisenbahn-Verwaltung die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Commission zu vergüten sein. Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen zwischen der Staatseisenbahn-Verwaltung und der Commission abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 12. Die Commission ist verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützten Bahnen oder einzelnen Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahnen nicht gestört wird.

Die zu entrichtende Entschädigung ist in dem nach § 11 abzuschliessenden Betriebsvertrage zu vereinbaren. Hiebei haben die als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen mit der Massgabe zum Anhalte zu dienen, dass die daselbst (Punkt I, lit. a und Punkt II, lit. d) angegebenen Capitalslasten mit höchstens 4 Percent für Verzinsung und der planmässigen Tilgungsquote des verwendeten Nominal-Anlagecapitals anzunehmen sind.

§ 13. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirten Bahnen nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen.

Falls die Staatsverwaltung von diesem Einlösungsrechte, welches jedoch nur bezüglich der sämmtlichen concessionirten Bahnen gleichzeitig ausgeübt werden kann, Gebrauch zu machen beabsichtigt, sind die näheren Modalitäten hiefür zwischen derselben und der Commission zu vereinbaren.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass Seitens der Staatsverwaltung während der restlichen Concessions-Dauer der Commission einerseits die aus dem Baue und der Ausrüstung der concessionirten Bahnen erwachsenen Capitalslasten nebst den etwa bis zum Zeitpunkte der Einlösung entstandenen Betriebskostenabgängen zu vergüten sind, andererseits etwaige Betriebsüberschüsse im Sinne der Bestimmungen im Punkte XI des früher (§ 3) erwähnten Programmes überlassen werden.

Durch die erfolgte Einlösung der Bahnen und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahnen mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale der concessionirten Bahnen gebildeten besonderen Betriebs- und Baureservefonde, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 14. Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahnen und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale der concessionirten Bahnen gebildeten besonderen Betriebsfonds und Baureservefonds in dem im Schlussabsatze des § 13 bezeichneten Umfange.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und der Commission das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grossen Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am achtzehnten Tage des Monates December im Jahre des Heiles Eintausendachthundertneunzigundzwei, Unserer Reiche im fünfundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Steinbach** m. p. **Bacquehem** m. p.

Verordnung der Minister des Handels und der Finanzen vom 25. December 1892, betreffend die Abänderung der Einfuhrnummern 1054 und 1055, sowie der Ausfuhrnummern 893 und 894 des statistischen Waarenverzeichnisses für den auswärtigen Handel.

Im Einvernehmen mit den königlich ungarischen Ministerien des Handels und der Finanzen wird auf Grund des § 1, Absatz 3 des Gesetzes vom 26. Juni 1890, R.-G.-Bl. Nr. 132, V.-Bl. Nr. 36 ex 1890, betreffend die Statistik des auswärtigen Handels, verordnet wie folgt:

An Stelle der Nummern 1054 und 1055 für die Einfuhr, bezw. der Nummern 893 und 894 für die Ausfuhr des mit der Verordnung der Minister des Handels und der Finanzen vom 31. Jänner 1892, V.-Bl. Nr. 8 ex 1892, erlassenen „Statistischen Waarenverzeichnisses für den auswärtigen Handel des österreichisch-ungarischen Zollgebietes“ haben mit der Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893 angefangen die folgenden untergetheilten Nummern zu treten:

Münzen aus Gold, und zwar:

Nummer 1054 a., bezw. Nummer 893 a.: Landesgoldmünzen der Kronenwährung.
Nummer 1054 b., bezw. Nummer 893 b: Andere Goldmünzen (auch Medaillen, Schau- und Denkmünzen aus Gold).

Münzen aus Silber, und zwar:

Nummer 1055 a., bezw. Nummer 894 a.: Ein Kronenstücke.
Nummer 1055 b., bezw. Nummer 894 b: Landessilbermünzen der Oe. W.
Nummer 1055 c., bezw. Nummer 894 c.: Andere Silbermünzen (auch Medaillen, Schau- und Denkmünzen aus Silber).

Wien, am 25. December 1892.

Bacquehem m. p. **Steinbach** m. p.

Verordnung des Gesammtministeriums vom 30. December 1892,*) betreffend die provisorische Regelung der Handelsbeziehungen mit Serbien.

Auf Grund des Gesetzes vom 14. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 116, und der mit der königlich serbischen Regierung getroffenen Vereinbarung wird im Einvernehmen mit der königlich ungarischen Regierung der mit Serbien am 6. Mai 1881, R.-G.-Bl. Nr. 84 ex 1882, abgeschlossene und nach Inhalt der Verordnung des Gesammtministeriums vom 20. August 1892, R.-G. Bl. Nr. 137, bis 31. December 1892 verlängerte Handelsvertrag nebst Viehseuchen-Uebereinkommen vom gleichen Tage, R.-G.-Bl. Nr. 86 ex 1882, bis 30. Juni 1893 verlängert.

Unter Einem wird angeordnet, dass die im Grenzverkehre aus Serbien über die ungarisch-serbische und bosnisch-serbische Grenze eingeführten Getreidesorten serbischen Ursprunges während dieser Zeit im Sinne der Anmerkung 2 nach Tarifnummer 24 zu Classe VI des durch das Gesetz vom 21. Mai 1887, R.-G.-Bl. Nr. 52, abgeänderten allgemeinen Zolltarifes für das österreichisch-ungarische Zollgebiet vom 25. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 47, zu verzollen sind.

Die obgedachte Anmerkung tritt mit 1. Juli 1893 ausser Kraft.

Taaffe m. p. **Falkenhayn** m. p. **Welsersheimb** m. p. **Gautsch** m. p. **Bacquehem** m. p. **Schönborn** m. p.
Zaleski m. p. **Steinbach** m. p.

*) Enthalten in dem am 30. December 1892 ausgegebenen LXXXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 236.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Varianten in km 8·3—9·1 und km 15·1—16·5 der Localbahn Wodňan—Prachatitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pisek hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Varianten in km 8·3 bis 9·1 und km 15·1—16·5 der Localbahn Wodňan—Prachatitz für den 11. Jänner anberaumt. [G.-I.-Z. 22.465 ex 1892.]

— (Erweiterung der Station Stryj: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung betreffs des Projectes für die Erweiterung der Station Stryj für den 4. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath und Bezirkshauptmann Marcell Ritter von Monasterski betraut. [G.-I.-Z. 22.453 ex 1892.]

Wiener Stadtbahn. (Project für eine Fortsetzung der Wienthallinie von Hietzing—Hütteldorf: Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Trassenrevision bezüglich des Projectes für eine Fortsetzung der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn von Hietzing—Hütteldorf für den 3. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Dr. von Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 22.512 ex 1892.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie: Wien—Tetschen: Bauherstellungen in der Werkstätte zu Nimburg.) In der Station Nimburg, wurde für nachstehende Herstellungen in der dortigen Werkstätte die Baubewilligung ertheilt:

1. Die Auswechslung des Blechkammes bei der Kesselanlage durch einen höheren und weiteren gemauerten Kamin;
2. für eine Schutzhütte über dem Ofen für den Einsatz in schmelzender Masse;
3. Umbau des Schweissofens in einen Blechglühofen und Uebertragung desselben aus der Schmiede auf die Nordseite der Kesselschmiede sammt entsprechender Kaminanlage;
4. Handmagazin durch Aufstellung einer Holzwand in der Wagenmontur. [15. December 1892, Z. 60 850.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Geleise in Lititz.) In der Ladestelle Lititz hat sich die Nothwendigkeit ergeben, die beiden Stockgeleise auch in der Richtung gegen Senftenberg in das Hauptgeleise einzubinden. [15. December 1892, Z. 52.102.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Linie: Josefstadt—Seidenberg: Perronverlängerung in Radl.) In der Haltestelle Radl wird der bestehende Perron verlängert. [10. December 1892, Z. 48.182.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Nebengebäude bei Wächterhäusern.) Die Projecte für die Herstellung von Nebengebäuden bei den Wächterhäusern Nr. 113, 124, 144, 150, 153, 154b, 155, 157, 158, 172, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 190, 191, 195, 199, 200, 272, 275, 277, 280, 296 der Linie Wien—Bodenbach, dann bei den Wächterhäusern Nr. 454, 455, 459, 460, 462, 468, 469, 474 und Nr. 240/1 in Abtsdorf auf der Linie B.-Trübau—Olmütz wurden genehmigt. [10. December 1892, Z. 57.645.]

— (Linie Schwechat—Mannersdorf: Verladerampe an dem Schottergeleise im km 10·4/5.) An dem Schottergeleise im km 10·4/5 der Localbahn Schwechat—Mannersdorf wird für Zwecke der I. österr. Borstenvieh-, Zucht- und Mastanstalt in Wien eine Verladerampe hergestellt. [14. December 1892, Z. 55.589.]

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. (Neues Oberbau-Normale.) Der Normalplan, nach welchem ein Theil des bestehenden Oberbaues in einer beiläufigen Länge von 200 m in km 5·5 der Brünner Localbahn construirt werden soll, wurde zur Ausführung genehmigt. [10. December 1892, Z. 61.649.]

Ausland.

Preussen. (Bekanntmachungen des kgl. preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, betreffend das Inkrafttreten der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen und der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands.) Der „D. R.-A." enthält in der Nummer 306 vom 27. December 1892 nachstehende, vom 25. December 1892 datirte Bekanntmachung des kgl. preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten:

„An Stelle des in Nr. 50 des „Centralblattes für das Deutsche Reich" vom 11. December 1885 veröffentlichten Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885 tritt vom 1. Jänner 1893 ab die vom Bundesrath auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung in Form einer für das gesammte Reichsgebiet giltigen bahnpolizeilichen Verordnung erlassene und durch Bekanntmachung des Herrn

Reichskanzlers vom 5. Juli 1892 in Nr. 36 des „Reichs-Gesetz-Blattes“ veröffentlichte Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands.

In gleichem tritt von demselben Zeitpunkt ab an Stelle der in Nr. 24 des „Centralblattes für das Deutsche Reich“ vom 14. Juni 1878 veröffentlichten Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 die ebenfalls in Nr. 36 des „Reichs-Gesetz-Blattes“ als Polizeiverordnung bekannt gemachte Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands.

Die bezeichnete Betriebsordnung findet vom Zeitpunkte ihres Inkrafttretens ab ohne weiteres auf alle dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen Deutschlands mit Ausnahme derjenigen Anwendung, welche durch gesetzliche Bestimmung oder die für dieselben ertheilten Concessionen als Bahnen untergeordneter Bedeutung begründet oder durch eine von der zuständigen Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamtes getroffene Verfügung der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung bereits unterworfen worden sind, sowie auch diejenigen, welche in Zukunft durch Gesetz oder Concession als Nebeneisenbahnen begründet oder durch Verfügung der bezeichneten Art der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands unterworfen werden. Für die hiernach der Betriebsordnung nicht unterstehenden Eisenbahnen tritt nach dem 1. Jänner 1893, von dem Zeitpunkt ihrer Betriebseröffnung ab, ohne weiteres die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands in Kraft. Ihre Unterstellung unter diese Bahnordnung durch Polizeiverordnung findet in Zukunft nicht mehr statt. Die auf Grund des § 43 derselben behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebietes und bei der Beförderung von Personen und Sachen neben den Vorschriften des § 44 etwa besonders zu erlassenden, der Strafvorschrift des § 45 unterliegenden allgemeinen Anordnungen der Bahnverwaltung werden durch Aushang in den Warteräumen nach Massgabe des § 46 der Bahnordnung bekannt gegeben werden.

In Betreff der Aufhebung der in Gemässheit des § 45 der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung im Wege der Polizeiverordnung getroffenen oder bekannt gemachten besonderen Anordnungen wird auf nachstehende Polizeiverordnung verwiesen.“

Diese gleichfalls vom 25. December 1892 datirte Polizeiverordnung lautet, wie folgt:

„Unter Bezugnahme auf vorstehende Bekanntmachung vom heutigen Tage, betreffend das Inkrafttreten der in Nr. 36 des „Reichs-Gesetz-Blattes“ veröffentlichten Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen und der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, werden sämmtliche von mir oder von kgl. preussischen Regierungen in Ergänzung der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 auf Grund des § 45 derselben zur Sicherung des Betriebs für einzelne Bahnen dieser Art erlassenen oder bekannt gegebenen Polizeiverordnungen hierdurch mit Wirkung vom 1. Jänner 1893 aufgehoben.

Mit Bezug auf § 136 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G.-S. S. 195 ff.) wird diese Polizeiverordnung hierdurch zur öffentlichen Kenntnissnahme gebracht.“

— (Ausnahmsweise Gestattung der Verwendung der bisherigen Frachtbrief-Formulare im Localverkehre der preussischen Staatsbahnen.) Auf Grund des § 52, Abs. 2, der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands hat der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Verfügung vom 23. December 1892 die kgl. Eisenbahn-Directionen mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamtes ermächtigt, die zur Zeit giltigen Frachtbrief-Formulare in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. März 1893 im Localverkehre der preussischen Staatsbahnen bei regelmässig wiederkehrenden Transporten in Wagenladungen, also insbesondere bei allen Wagenladungstransporten von Erzeugnissen der Landwirthschaft und der Industrie, namentlich der Montanindustrie in den grossen Bergwerksbezirken, weiter zu verwenden und vom Publikum anzunehmen. Neue Bestände der bisherigen Frachtbrief-Formulare sollen jedoch Seitens der Eisenbahn-Directionen nicht mehr beschafft, auch Anträge des Publikums auf Abstempelung der bisherigen Frachtbrief-Formulare abgelehnt werden.

— (Zulässigkeit des Aufenthaltes der Reisenden in den Warteräumen der Bahnhöfe.) Nach § 15 der mit dem 1. Jänner 1893 in Kraft tretenden Verkehrsordnung ist den mit durchgehender Fahrkarte versehenen Reisenden der Aufenthalt in dem Warteraum des Bahnhofes bis zum Abgang des nächstzubenutzenden Zuges gestattet; in der Zeit von 11 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens jedoch nur, soweit der Warteraum während dieser Zeit ohnedies geöffnet sein muss. Die Unzuträglichkeiten, welche für derartige Reisende durch den Zwang der Räumung des Warteraumes gerade während der Nachtstunden entstehen, lassen es wünschenswerth erscheinen, von der vorerwähnten Ausnahmebestimmung in thunlichst geringem Umfange Gebrauch zu machen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die kgl. Eisenbahn-Directionen mittelst Verfügung vom 20. December 1892 veranlasst, in eine nähere Prüfung der Verhältnisse ihrer betreffenden Bezirke einzutreten und zum mindesten für die wichtigeren Uebergangsstationen von einer Bahnlinie zur anderen entsprechende Anordnungen zu treffen. Reisenden, welchen die Weiterreise an dem nämlichen Tage in Folge Zugsverspätung unmöglich gemacht wird, ist bis zum Abgange des nächsten Zuges der Aufenthalt in dem Warteraum stets zu gestatten.

England. (Anmeldungen beim Parlamente für das Jahr 1893.) Der Anmeldungstermin für das Ansuchen um Bewilligung neuer Unternehmungen beim englischen Parlamente ist nun abgelaufen. Die Gesammtzahl dieser Ansuchen beträgt 152; hievon sind 41 von Grafschaften und sonstigen öffentlichen Körperschaften eingebracht worden. Hierunter befindet sich auch das Ansuchen der Corporationen von Manchester, Oldham und Salford um Bewilligung zur Aufnahme neuer Capitalien für die Vollendung des Manchester-Schiffscanales. 59 Ansuchen beziehen sich auf Eisenbahnen und Dockanlagen, 20 auf Gas- und Wasserleitungs-Unternehmungen, 32 auf Pferdebahnen, Hafenanlagen, Canäle, Brücken, elektrische Beleuchtung etc. Von der Gesammtzahl der Ansuchen entfallen 23 auf solche Unternehmungen, welche für London geplant sind. Unter den Bahn-Ansuchen sind als von besonderem Interesse zu erwähnen: das Gesuch um Herstellung einer Tunnelverbindung zwischen England und Frankreich, sowie einer Eisenbahnbrücke über den Canal; ferner für zwei Untergrundbahnen in London, die Edgware Road und Victoria Bahn, sowie die Clapham Junction und Paddington Bahn. Erstere Bahnlinie soll von High Read, Kilburn, ausgehen und unterhalb Edgware Road, Hyde-Park, Piccadilly, Grosvenor Place, Grosvenor Gardens und Victoria Station nach Vauxhall Bridge Road nächst Victoria Street führen. Letztere Linie soll in St. John's Hill, Wandsworth beginnen und in der Pfarrgemeinde Paddington, nahe dem westlichen Ende von Bishop's Road Bridge enden. Beide Bahnlinien sind normalspurig (4' 8½") in Aussicht genommen, und wird um die Bewilligung angesucht, dieselbe entweder mittelst Elektricität, Kabel oder einem sonstigen Motor, mit Ausschluss von Dampflocomotiven betreiben zu dürfen. [„Railway News.“]

Literatur.

„1893er Eisenbahn- und Post-Communications-Karte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern.“ Verlag von Artaria & Co. in Wien.

Von dieser bekannten und empfehlenswerthen Eisenbahnkarte erschien soeben die Ausgabe für 1893 in vollständig neuer Bearbeitung. Die schon an den früheren Ausgaben wahrzunehmende Klarheit und Uebersichtlichkeit wurde bei dieser neuen Bearbeitung durch neuartige Einzeichnung der Linien und auffallende Unterscheidung der ein- und zweigeleisigen Linien noch gehoben, zudem eine sehr bedeutende Vermehrung der Orte auch ausserhalb der Eisenbahnlinien vorgenommen. Durch den zweckmässigen vielfachen Farbendruck, wobei sich die beiden Reichshälften der Monarchie in Folge des braunen Tondruckes der Nachbarländer deutlich hervorheben, ergibt sich ein sehr anschauliches Bild aller Verkehrswege, sowohl der fertigen als der in Bau befindlichen Linien, der verschiedenen Bahngesellschaften, der Kilometer-Distanzen, sowie der Post- und Dampfschiff-Personenrouten. — Das Eisenbahnnetz der für die Monarchie so wichtigen Linien der nördlichen Balkanländer ist vollständig nach dem neuesten Stande mitaufgenommen und zudem die ganz besonderes Interesse beanspruchenden neuen Projecte in Bosnien, Montenegro und Bulgarien berücksichtigt. — Die auf der Rückseite beigegebenen Specialkärtchen: Hauptrouten Mittel-Europas — Nördliches Böhmen — Umgebung von Wien und Budapest dürften Vielen willkommen sein.

Der Preis von fl. 1.— für gefalzte Exemplare in Carton ist in Anbetracht des grossen Formates (98 : 76 cm) und des eleganten neuen Titel-Cartons ein mässiger zu nennen. Aufgezogene, als Wandkarte adjustirte Exemplare für Comptoire und Bureaux kosten fl. 3.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Sammelladungsverkehr Lindau-, bezw. Vorarlberg-Oesterreich.

Zulässigkeit der Zusammenladung von Gütern der Classe A und des Ausnahmetarifes 26 b.

Im Verkehre zwischen Lindau, Buchs, Bregenz, bezw. St. Margrethen einerseits und Prag, Komotau und Kralup andererseits ist bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893, die Zusammenladung von Gütern

a) der Classe A und

b) des Ausnahmetarifes 26 b

des Tarifes für den Güterverkehr Lindau-, bezw. Vorarlberg-Oesterreich, giltig vom 1. November 1891, bezw. vom 1. April 1892, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Wagen, zulässig.

Für Güter der Classe A bei Aufgabe von mindestens 5000 kg kommt der Frachtsatz der Classe A und für die übrigen zugeladenen Güter in jedem Gewichte der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 26 b zur Anwendung.

Für das Ergänzungsgewicht bis zu 10.000 kg pro Wagen ist die Fracht nach dem Ausnahmetarife 26 b zu berechnen.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die in den Nachträgen I zu Theil II, Heft 1, bezw. in den Tarifen, Theil II, Heft 2, für den directen Güterverkehr Lindau-, bezw. Vorarlberg-Oesterreich (giltig ab 1. Mai 1892, 1. April 1892) aufgenommenen diesfälligen Bestimmungen Giltigkeit.

Wien, am 28. December 1892. [1]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Nachtrag I.

Verschiebung des Einführungstermines.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums vom 16. December 1892, Nr. 146 (944), verlautbarte Einführung des Nachtrages I zum Anhange des Tarifes für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr wird am 1. Jänner 1893 nicht erfolgen.

Wien, am 30. December 1892. [2]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Schweizerischer Personen- und Gepäckverkehr.

I. Nachtrag zum Tarife.

Mit 15. Jänner 1893 tritt ein I. Nachtrag zum Tarife für den Oesterreichisch-Schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr in Kraft.

Wien, am 31. December 1892. [3]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anwendung der Getreide-Frachtsätze auf Malzsendungen.

Die in dem vom 15. October 1891 giltigen Anhange zum Verbandsgütertarife, Theil II, Heft 2, enthaltenen Frachtsätze für Getreide etc. finden vom 1. Jänner 1893 auch auf Malzsendungen Anwendung.

Budapest, am 28. December 1892. [4]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Donau-Umschlagstarif von und nach Serbien via Korneuburg vom 15. Mai 1888.

Anwendung der Bestimmungen des neuen Betriebsreglements.

Die auf Seite 3 des Donau-Umschlagstarifes von und nach Serbien via Korneuburg, giltig vom 15. Mai 1888, hinsichtlich des Bahntransportes auf das Betriebsreglement vom 1. Juli 1874 hinweisenden Bestimmungen, werden mit 31. December 1892 ausser Kraft gesetzt und wird diesbezüglich auf die einschlägigen Bestimmungen des am 1. Jänner 1893 neu erscheinenden Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder verwiesen.

Wien, am 24. December 1892. [5]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Jänner 1893 tritt ein neuer Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr in Kraft, durch welchen der bisherige Tarif vom 1. August 1891 aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Tarifes können bei unserer commerciellen Direction in Wien und bei unserer Betriebs-Direction in Budapest um den Preis von 20 kr. ö. W. pro Stück bezogen werden.

Wien, am 26. December 1892. [6]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Sächsische Staatsbahnen. (Nachtrag XV zum Kilometerzeiger.) Am 1. December 1892 ist der Nachtrag XV zum Kilometerzeiger der kgl. sächsischen Staatsbahnen in Kraft getreten. Derselbe enthält anderweite Entfernungen für eine Reihe von Stationen und Entfernungsänderungen. Die eintretenden Erhöhungen treten erst am 15. Jänner 1893 in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1	K. k. General-Direction der öst. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Ceresin als Frachtgut	Mährisch-Ostrau, Station der K.F.N.B. (oder umgekehrt)	Paris (Douane und Reuilly)	Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Localtarife		Francs Gold für 1000 kg a) 116·55 b) 107·45		Im Kartirungswege		
2	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Von den im Localgütertarife, Theil II, Heft 1, Abschnitt E, für die Localbahn Elbogen-Neusattel in der Relation von oder nach Siemens Glasfabrik angeführten Frachtsätzen der Wagenladungs-Classen A, B, C der Specialtarife 1, 2, 3, sowie der Ausnahmetarife I bis V, werden folgende Nachlässe gewährt: a) für das 5000 t / b) „ „ 10000 t / c) „ „ 20000 t / d) „ „ 40000 t — übersteigende Quantum von Wagenladungsgütern der Classe A, B, C der Specialtarife 1, 2, 3, sowie der Ausnahmetarife I bis V — bis zu 10000 t 5 pCt. / „ „ 20000 t 10 „ / „ „ 40000 t 20 „ / . . . . . . t 25 „				Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif				Im Rückvergütungswege	Die Abrechnung erfolgt auf Grund einer von den betreffenden Organen der Elbogner Localbahn zu führenden Liste, über die in den einzelnen Relationen bezüglich der betreffenden Classen, Special- und Ausnahmetarife verfrachteten Quantitäten	
3	K. k. General-Direction der öst. Staatsbahnen		Eis und Schnee	Herpelje-Kozina Rakitovic	Triest-St. Andrea	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	kr. [illegible] 8	kr. 5 7	kr. 1 1	Im Kartirungswege		
4	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kleine Pferde (Ponnies) und von solchen abstammende Fohlen	Bochnia Chabówka Czernowitz Czortków Dembica Husiatyn Jaroslau Krosno Lemberg Mościcka Neu-Sandez Podwołoczyska Rzeczów Stanislau Stryj Sucha Suczawa Tarnopol Tarnów Zabłotów	Oswięcim transit für Sendungen nach Deutschland, Belgien und Frankreich	Die Transporte müssen mit directen*), nach deutschen, belgischen oder französischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. — Die Frachtberechnung erfolgt für die Gesammt-Bodenfläche des verwendeten Wagens ohne Rücksicht auf die Stückzahl der in einem Wagen verladenen Pferde. — Die Thierbegleiter haben Fahrkarten der von ihnen benützten Wagenclasse und, falls sie in den Pferdewagen selbst mitfahren, mindestens Fahrkarten der III. Wagenclasse zu lösen	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	138·8 185·6 645·2 646·0 222·0 682·8 321·0 321·0 432·4 376·4 285·0 586·0 269·0 544·4 462·8 141·2 717·2 544·4 186·8 604·4	89·1 124·2 598·3 599·2 154·8 639·3 243·9 243·9 358·9 299·7 211·5 512·5 197·1 484·9 396·9 90·9 673·7 470·9 125·1 552·4	49·7 61·4 46·9 46·8 67·2 43·5 77·1 77·1 73·5 76·7 73·5 73·5 71·9 59·5 65·9 50·3 43·5 73·5 61·7 52·0	Im Kartirungswege*)		Die Begünstigung findet nur für die unter dem Namen „Koniki“ bekannten kleinen Landpferde Galiziens und Fohlen dieser Race, nicht aber auch für Pferde eines grösseren Schlages oder von solchen abstammende Fohlen Anwendung
									pro Quadratmeter Bodenfläche der verwendeten Wagen					

*) Vorstehende Frachtbegünstigung findet auch im Rückvergütungswege, und zwar für solche nach Deutschland, Belgien und Frankreich bestimmte Transporte Anwendung, welche nicht mit directen, sondern mit nach Oswięcim lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Hiebei wird jedoch bedungen, dass der Weiterversandt der bezüglichen Transporte ab der genannten Grenzstation nach deutschen, belgischen oder französischen Stationen nachzuweisen ist. Demzufolge erfolgt die Refactieliquidirung für derartige Transporte nur gegen Beibringung der Original-Frachtbriefe bis Oswięcim und der den Weiterversandt derselben Pferde oder Fohlen nachweisenden, auch in Bezug auf die Stückzahl mit den erwähnten Original-Frachtbriefen übereinstimmenden Duplicat-Frachtbriefe. Die erwähnten Frachtdocumente sind bis längstens Ende Februar 1894 in Vorlage zu bringen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
5	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Mineralwasser als Frachtgut	Löhnberg, Station der kgl. Eisenbahn-Direction Frankfurt a. M. und umgekehrt	Den in dem Ausnahmetarife Nr. 18 der nebenbezeichneten Tarifhefte enthaltenen österr.-ungar. Stationen	a) Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht; b) Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) Theil II, Tarifhefte Nr. 5 und 12 vom 15. Februar 1887		Die im nebenbezeichneten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze für die Station Hanau, erhöht ad a) um Mk. 0·49 } pro 100 kg „ b) „ „ 0·44 } pro 100 kg		Im Kartirungswege		
6	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrübensamen als Frachtgut	Austerlitz St.E.G. Krzenowitz K.F.N.B. Křenowitz T.B., St.E.G. oder in umgekehrter Richtung	Paris (Douane und Reuilly)	Frachtzahlung pro Frachtbrief und Wagen für mindestens 5000 kg 10000 „ 5000 kg 10000 „	Vom 1. Jänner 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Localtarife der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Verschieden	89·75 82·65 89·10 82·00 Francs Gold pro 1000 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tarif-Theiles I, betreffend den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband
7	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier als Frachtgut	I. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Kolomea Podgorze-Bonarka Podgorze-Plaszow Tarnopol Tarnow II. Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Krakau	Novéant transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nachweislich nach Paris befördert worden sein. Die Abfertigung hat über Krakau oder Oswięcim—Olmütz, B.-Brod—Bubna—Carlsbad mit Umkartirung in Eger zu erfolgen. Von Eger weiter ist die Abfertigungsweise den Bahnverwaltungen zu überlassen	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. März 1893	Localtarif		115·75 91·93 91·93 113·78 97·11 91·93 Franken Gold pro 1000 kg		Im Rückvergütungswege	1. Bei directer Expedition gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe. 2. Bei unterwegs stattfindender Neuaufgabe gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe für die bereits zurückgelegte Transportsstrecke, sowie der Duplicat-Frachtbriefe für die Neuaufgabe. Diese Documente müssen auf den Refactiowerber als Absender lauten und sind längstens bis 30. Juni 1893 vorzulegen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke nach	Das Zugeständniss wird gemacht: bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Das Zugeständniss wird gemacht: und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
8	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gewöhnliche Eilgüter	Krakau transit	Bochnia	Nachweis, dass die betreffenden Sendungen von Olmütz (loco oder transito) oder von Brünn (loco oder transito) in Krakau per Bahn angelangt sind, bezw. von Krakau per Bahn nach Olmütz (loco oder transito) oder nach Brünn (loco oder transito) weiter befördert werden. — Verbleiben der Sendungen in Krakau unter Bahnaufsicht. — Auflieferung der an einem Tage in einer der vorstehenden Relationen zur Beförderung gelangenden Colli mit einem Frachtbriefe an einen Adressaten. — Jedes Collo hat mit einem die Aufgabsfirma, dann die Auflieferungs- und die Bestimmungsstation in deutlicher Druckschrift enthaltenden grossen Anklebezettel versehen zu sein, welcher nebstdem für jede Relation ein eigenes, leicht unterscheidbares Kennzeichen tragen muss, das auch in dem zugehörigen Frachtbriefe einzusetzen ist. — Der Umfang des einzelnen Collo darf einen halben Cubikmeter und das Gewicht desselben 20 kg nicht übersteigen; auch dürfen in demselben feuergefährliche und explodirbare Gegenstände nicht enthalten sein	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	50	38	12	Im Kartirungswege		
					Brody				488	216	272			
					Buczacz				618	282	336			
					Czerepkoutz				698	322	376			
					Czernowitz				658	302	356			
					Czortków				658	302	356			
					Drohobycz				408	185	223			
					Hadikfalva				718	331	387			
					Hatna				738	343	395			
					Hliboka				698	319	379			
					Jaroslau				246	136	110			
					Jaslo				224	126	98			
					Kolomea				588	267	321			
					Lemberg				398	182	216			
					Neu-Sandez				212	136	76			
					Podwoloczyska				588	265	323			
					Przemysl				290	150	140			
					Rzeszów				190	113	77			
					Sambor				358	172	186			
					Sanok				302	153	149			
					Sniatyn				628	285	343			
					Stanislau				538	239	299			
					Stryj				428	192	236			
					Suczawa				748	346	402			
					Tarnopol				538	239	299			
					Tarnow				98	67	31			
					Zloczów				468	208	260			
				und umgekehrt										
9	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Welche in den nebengenannten Verbandsverkehren zur directen Beförderung zugelassen sind	Den betreffenden österr.-ungarischen, resp. den ausländischen Tarifstationen	Den betreffenden ausländischen, resp. österr.-ungar. Tarifstationen	Bestimmungen der zutreffenden directen Tarife	Bis zur Einführung neuer Tarife für die nebengenannten Verbands-Güterverkehre, längstens bis Ende December 1893	Derzeit bestehende directe Gütertarife für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und a) Rheinland-Westphalen, b) Belgien und c) den Niederlanden andererseits		Nachweisbar niedrigster Umkartirungs-Frachtsatz, der zur Zeit der Abfertigung zu erreichen war		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe	Vergl. auch die zusätzl. Bestimmung 14 zu § 6 im Theile I, Abtheilung A vom 1. Jänner 1893 für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einereits, und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
10	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Wiener Verbindungsbahn	Rohpetroleum in Fässern oder Cisternenwagen	Wien Nord-, Nordwest-, Staatsbahnhof (St.E.G.); Wien Nord-, Nordwestbahnhof; Wien Südbahnhof; und vice versa	Wien Süd- und Wien Aspangbahnhof; Wien Staatsbahnhof; Wien Aspangbahnhof	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Gebührentarif der Wiener Verbindungsbahn	7 kr.	5 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen an eine Petroleum-Raffinerie adressirt sein
				Wien Nord-, Nordwest-, Staatsbahnhof (St.E.G.), dann Wien Aspangbahnhof; und vice versa	Wien Westbahnhof (K.E.B.)				12 kr.	10 kr.	2 kr.			
11			Zucker aller Art	Wien Nord- und Nordwestbahnhof; Wien Staatsbahnhof (St.E.G.)	Wien Süd- und Staatsbahnhof (St.E.G.); Wien Südbahnhof	a) Bei Aufgabe in jedem Gewichte; b) bei Aufgabe von mindest. 10000 kg pro Wagen. Der sub b) angeführte Frachtsatz hat nur für Sendungen in ganzen Wagenladungen, welche zum Exporte nach Oesterreich bestimmt sind, Giltigkeit. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbr., in denen die ausserhalb Oesterreichs gelegene Station als Bestimmungsstation angegeben erscheint, zur Aufgabe gebracht werden			7 kr.	a) 6 kr. b) 5 kr.	a) 1 kr. b) 2 kr.			Gelangen die Sendungen auf nebenbenannten Wiener Bahnhöfen zur Auf- oder Abgabe, so werden die für die Auf- bezw. Abgabsmanipulation normirten Gebühren separat in Abrechnung gebracht
12		Betheiligten Verwaltungen		Wien K.F.N.B. transit; Wien Oe.N.W.B. transit; Wien St.E.G. transit	Wien Lagerhaus	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief		Gebührentarif der Donauuferbahn	4·5 kr.	2·5 kr.	2·0 kr.			
13			Schlachtvieh in Wagenladungen	Wien Nordwestbahnhof transit; und vice versa	Wien Staatsbahnhof transit; Wien St. Marx der St.E.G.	Unter Aufrechthaltung der im Tariftheil I angeführten allgemeinen Tarifbestimmungen, sowie der in den Localtarifen der betheiligten Eisenbahnen enthaltenen einschlägigen Bestimmungen. Die Instradirung erfolgt ausschliesslich über die Donauuferbahn		Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Tarif	31·0 kr. 11·9 kr. pro Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Wagens	Verschieden			
14			Zucker aller Art	Wien Staatsbahnhof transit; Wien Nordwestbahnhof transit	Wien Donauquaibahnhof transit; Wien Donauuferbahnhof der K.F.N.B. transit, Wien Donauquaibahnhof transit	Bei Frachtzahlung für mindest. 5000 kg pro Frachtbrief u Wagen		Gebührentarif der Donauuferbahn	12 kr. 10 kr. pro 100 kg	6 kr. pro 100 kg	6 kr. 4 kr. pro 100 kg			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
15	K. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen	Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft	Güter aller Art	Olmütz-Hodolein transit oder vice versa	der Gasbeleuchtungsanstalt Olmütz	a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen, wobei Frachtstücke, welche per Frachtbrief unter 50 kg wiegen, mit vollen 50 kg berechnet werden; b) bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif		a) 6·0 b) 5·0		Im Kartirungswege		Für die Umladung der Stückgüter in Olmütz K.F.N.B. wird eine Gebühr von 2 kr. pro 100 kg berechnet, wobei jedes Frachtstück unter 100 kg für volle 100 kg berechnet wird
			Anmerkung. Bei Inanspruchnahme dieser Frachtbegünstigung müssen innerhalb der Giltigkeitsdauer mindestens 200 Wagenladungen à 10000 kg von und nach der Gasbeleuchtungsanstalt in Olmütz über Olmütz-Hodolein trans. verfrachtet werden. Sollte dieses Quantum nicht erreicht werden, so ist der Abgang vom Inanspruchnehmer dieser Begünstigung mit 5 fl. pro Wagen à 10000 kg an die Localbahn zu vergüten.											
16			Güter aller Art (mit Ausnahme von Rübenschnitte, Dungmittel, Composte und Kalksteine)	Zuckerfabrik Hatschein	Olmütz-Hodolein trans.	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif		3·8		Im Kartirungswege		Die Frachtsätze für Rübenschnitte, Dungmittel und Composte finden nur dann Anwendung, wenn die beladenen in die Zuckerfabrik Hatschein gestellten Wagen in der Zeit von 6 Stunden entladen und mit Rübenschnitten, Dungmitteln und Compost wieder beladen werden
					Holitz					6·0				
					Olmütz-Stadtbhf.					2·5				
					Horka					4·5				
					Kirwein					6·5				
					Přikaz					8·0				
17			Rübenschnitte, Dungmittel, Composte und Kalksteine		Olmütz-Hodolein trans.					2·9				
					Holitz					4·5				
					Olmütz-Stadtbhf.					2·5				
					Horka					4·5				
					Kirwein					5·0				
					Přikaz					6·25				
18			Güter aller Art (mit Ausnahme von Rübe, Rübenschnitte, Dungmittel, Composte und Kalksteine)	oder vice versa	Gr.-Senitz					11·0				
					Namiescht					12·0				
19			Kalksteine	Gr.-Senitz	Zuckerfabrik Hatschein					8·0				
				Namiescht						9·0				
20			Kohle, Gerste und Malz	Olmütz-Hodolein trans. oder vice versa	dem Uebergabsgeleise nächst der Malzfabrik des E. Hamburger in Olmütz					3·75				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
21	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft	Kohle, mineralische	Laderampe der Katharina Zeche	Elbogen Stadtbahnhof Elbogen-Neusattel	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Wagen	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Bestehen keine officiellen Frachtsätze	4 4		Im Kartirungswege		
					Elbogen Stadtbahnhof	Ablieferung eines Jahresminimalquantums von 500 Wagen. Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Wagen			4	3·5	0·5	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende Februar 1894 vorzulegen sind	
					Elbogen-Neusattel				4	3·5	0·5			
22			Güter aller Art	Dampfziegelei Grünlas	irgend zur Verladung überhaupt geeigneten Punkten der Elbogner Localbahn (exclusive des Granesauerhügels) oder vice versa	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, und zwar: für Wagen mit Tragfähigkeit von a) 11300 kg b) 10000 kg c) 8000 kg d) 6000 kg			Bestehen keine officiellen Frachtsätze	a) fl. 3·50 b) fl. 3·— c) fl 2 50 d) fl 2·— pro Wagen		Im Kartirungswege		

Wenn innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die Anzahl von 900 Wagen a) 11300 kg Tragfähigkeit, oder bei Verwendung kleinerer Wagen die Anzahl von 10170 Tonnen überschritten wird, so wird für die dieses Quantum übersteigenden Verfrachtungen von diesen Frachtsätzen ein gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Versender, bezw. Empfänger lautende Aufnahmebescheinigung, bezw. Frachtbrief-Duplicate, bezw. Original-Frachtbriefe ein Nachlass von 14½% im Refactiewege vergütet. Diese Frachtdocumente sind bis längstens Ende Februar 1894 vorzulegen. Bei Zahlung der Wagen, resp. der beförderten Tonnen zählen alle Wagon, welche am Verladegeleise der Dampfziegelei Grünlas factisch beladen oder entladen wurden, also auch jene, welche etwa von dritten Parteien auf dem Verladegeleise be- oder entladen werden, mit Ausnahme jener Wagen, welche etwa zu Bahnerhaltungszwecken dort entladen werden. Ebenso werden Stückgüter nicht eingerechnet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
23			Kohle oder Lösche	Katharina Zeche Holenenschacht	Dampfziegelei Grünlas	Bei Frachtzahlung für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens, und zwar: für Wagen mit Tragfähigkeit von a) 11300 kg b) 10000 kg c) 8000 kg d) 6000 kg	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893		Bestehen keine officiellen Frachtsätze	a) fl. 2·63 b) fl. 2·25 c) fl 1·88 d) fl. 1·50 pro Wagen		Im Kartirungsweg		
24	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	Güter aller Art (mit Ausnahme von Kohle u. Zuckerrüben)	Kaschitz trans.	Zuckerfabrik Radonitz oder vice versa	a) bei Aufgabe beliebiger Mengen, wobei Frachtstücke unter 50 kg pro Frachtbrief für volle 50 kg berechnet werden;	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif		kr. 18		Im Kartirungswege		Für die Umladung von Stückgütern in der Station Kaschitz ist in jedem Falle eine Umladungsgebühr von 2 kr. pro 100 kg zu bezahlen und werden Sendungen unter 100 kg für volle 100 kg gerechnet
						b) bei Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg				13				
			Kohle Zuckerrüben	Kaschitz trans.	Zuckerfabrik Radonitz	bei Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg				9 7				

Anmerkung. Bei Inanspruchnahme obiger ermässigten Frachtsätze muss für die Verfrachtungen von und nach der Zuckerfabrik Radonitz auf der Kaschitz-Schönhof-Radonitzer Localbahn innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses an Frachteinnahmen mindestens ein Betrag von 15000 fl. bezahlt werden. In diese Minimal-Frachtensumme von 15000 fl sind auch alle jene Einnahmen der Kaschitz-Schönhof-Radonitzer Localbahn einzurechnen, welche aus solchen Verfrachtungen mit Ausnahme der nach Kaschitz gehenden Localkohle resultiren, welche von den Stationen Radonitz, Willomitz und Gr.-Witschitz für dritte Personen nach oder von Kaschitz bewerkstelligt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer	per 100 kg	per 100 kg			
25	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kgl. ung. Staatseisenbahnen und k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten als Frachtgut	Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)	Graz St.B. loco	Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Gebührentarif der ungar. Westbahn, Theil II, giltig vom 1. Juli 1887	80·4	70·4	10·0	Im Kartirungswege		
				Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)	Graz S.B. loco u. transit auf die Graz-Köflacher Bahn				83·6	73·6	10·0			
									a) b)	a) b)	a) b)			
				Szt. Mihály-Zichyfalva	a) Graz loco b) Graz SB. transit				78·5 81·7	68·5 71·7	10			
				Vár-Palota					75·6 78·8	65·6 68·8	10			
				Hajmáskér					72·6 75·8	62·6 65·8	10			
				Vesprém					71·0 74·2	61·0 64·2	10			
				Szt. Mihály-Zichyfalva	Graz S.B. transit mit der Bestimmung nach: Leibnitz Laibach Cilli Marburg				81·7	72 54 50 53	9·7 27·7 31·7 28·7	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1894 vorzulegen sind	
				Vár-Palota	Leibnitz Laibach Cilli Marburg				78·8	77 59 55 58	1·8 19·8 23·8 20·8			
				Hajmáskér	Laibach Cilli Marburg				75·8	61 57 60	14·8 18·8 15·8			
				Vesprém	Laibach Cilli Marburg				74·2	64 60 63	10·2 14·2 11·2			
26		Königl. ungarische Staatseisenbahnen	Mehl und sonstige Mahlproducte als Frachtgut	Győr loco	Graz loco	**Bei Verfrachtung von mindestens 1500 Tonnen.** Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis Ende December 1893		56	49	7			
27			Eisen, alt und gebrochen, als Frachtgut	Győr loco	Graz S.B. transit mit der Bestimmung nach: Bruck a. d. Mur Kapfenberg Leoben	Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893		52·4	43 41 41	9·4 11·4 11·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
28	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art als Frachtgut*)	Wien K.E.B. Leobersdorf Wittmannsdorf	Passau (k. k. österr. Staatsbahnen) oder umgekehrt Passau (k. k. österr. Staatsbahnen) oder umgekehrt Passau (k. k. österr. Staatsbahnen) oder umgekehrt	a) Die betreffenden Sendungen müssen nachweisbar nach, resp. von England zur Beförderung gelangt sein. b) Auflieferung, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagenladung auf einen Frachtbrief. c) Die bezüglichen Sendungen müssen auf Grund parteiseitiger Frachtbrief-Vorschrift in Passau, Station der k. k. österr. Staatsbahnen zur Umexpedition gelangen.	Vom 1. Jänner bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	Verschieden	Franken Gold 1·50 1·65 1·63	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Documente u. zw.: Original-Frachtbriefe oder Duplicat-Frachtbriefe, sowie Original-Connaissements, welche Documente die englische Provenienz, resp. die englische Destination unzweifelhaft nachweisen müssen. Diese Documente sind mit ordnungsmässig gestempelter Rechnung spätestens 3 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses in Vorlage zu bringen.	*) Die Sendungen dürfen nicht aus Artikeln gebildet sein, welche nur bedingungsweise zum Transport zugelassen sind. Dagegen unterliegt die Anwendung des gegenwärtigen Zugeständnisses auf solche nur bedingungsweise zum Transport zugelassene Artikel keinem Anstande, wenn dieselben einzeln in Wagenladungen von mindestens 5 oder 10 Tonnen zur Auflieferung gebracht werden.
29	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Mehl	a) Budapest (Josefstadt, Donauufer-Frachtenbahnhof, Leopoldstadt, Communal-Lagerhäuser, Westbahnhof und Südbahnhof), Ó-Buda-ßlatori-gat, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen b) Wien K.E.B.	schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, dann nach Basel, Schaffhausen, Singen, Constanz und Stationen der Französischen Ostbahn	Einhaltung der in den genannten Tarifen enthaltenen Tarifbestimmungen	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Oesterr.-Ungar.-Schweiz. Verbandstarif Theil III, 1. Heft, vom 1. October 1889, bezw. Theil III, 2. Heft, vom 1. April 1891, bezw. Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Schweiz.-Südbad. Güterverkehr, Theil III, 1. und 2. Heft, vom 1. October 1889, bezw. Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif, Theil III, 1. Heft, vom 15. November 1890, bezw. Theil III, 2. Heft, vom 15. April 1891	Verschieden	Verschieden	ad a) 13 Centimes, bezw. (im Verkehre mit Singen und Constanz) 10 Markpfennig ad b) 21 Centimes, bezw. (im Verkehre mit Singen und Constanz) 17 Markpfennig	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1894 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
30	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte	Den in den Tarifen Theil III, 1., 2., 3. und 4. Heft des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes enthaltenen österr.-ungar. Stationen	Buchs mit der Bestimmung nach der Ortschaft Grabs, Kanton St. Gallen	Aufgabe von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung hiefür pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif der k. k. österr. Staatsbahnen vom 15. Juli 1892, bezw. Oesterr.-Ungar.-Vorarlberger Tarif vom 1. Juni 1891, bezw. Theil II, Tarifheft Nr. 1 vom 1. November 1891 und Theil II, Tarifheft Nr. 2 vom 1. April 1892 für den Güterverkehr Vorarlberg-Oesterreich	Verschieden	Die laut den Tarifen Theil III, 1. Heft vom 1. October 1889, Theil III, 2. Heft vom 1. April 1891, Theil III, 3. und 4. Heft vom 1. Jänner 1891 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes für Buchs transit jeweilig bestehenden Frachtsätze, zuzüglich einer Expeditionsgebühr von 5 Centimes pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, bezw. wenn die Sendung an das Lagerhaus in Buchs adressirt war, gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe nebst einer Bescheinigung der Lagerhausverwaltung, dass die betreffende Sendung von einer in Grabs ansässigen Partei übernommen und bezogen worden ist. Diese Documente sind spätestens bis Ende Februar 1894 vorzulegen	
31	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		I. Mit Giltigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893 gelangen die im Tarife für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr vom 1. Februar 1874 enthaltenen Frachtsätze der Classen A und B für die Relation Wien-Westbahnhof—Genf transit unter den gleichen Bedingungen auch für den Verkehr zwischen Wien-Westbahnhof einerseits und Verrières transit andererseits zur Anwendung, sofern die Sendungen laut Vorschreibung im Frachtbriefe nach den französischen Hafenstationen Bordeaux, St. Nazaire, Rochefort, La Rochelle oder Nantes weiter-expedirt werden, bezw. von diesen Stationen herstammen											
32	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	II. 1. Für Güter der Classe A 2. " " " " B Des Tarifes für den Schweizerisch-Oesterreich-Ungarischen Transitverkehr vom 1. Februar 1874	Wien-Westbahnhof oder umgekehrt	Romanshorn transit Bregenz transit, Lindau transit Buchs transit	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Stationen der Linie Culoz—Ambérieux—Lyon—Tarare—Roanne—St. Germain des fosses—Moulins s. A.—Montuçon—Limoges—Bordeaux oder südlich hievon, bezw. nach den Hafenstationen Bordeaux, St. Nazaire, Rochefort, La Rochelle und Nantes bestimmt sein oder von diesen Stationen herstammen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893			Francs Gold für 1000 kg Romanshorn transit: 1. 33·20, 2. 26·68 Bregenz transit, Lindau transit: 1. 33·60, 2. 27·08 Buchs transit: 1. 36·40, 2. 29·08		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
33	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Für Getreide, Hülsenfrüchte, Salz, Eisen und Eisenfabrikate, Brennholz und Schnittholz als Frachtgut in vollen Wagenladungen; b) Kohle mineral., Conks, gepresster Torf, Erze, Eisenflossen, Kalksteine und Bausteine als Frachtgut in vollen Wagenladungen; c) Stückgüter als Frachtgut	Zöptau oder vice versa	Beliebigen Stationen der Linie Hohenstadt-Zöptau oder vice versa	Auflieferung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 Tonnen (à 1000 kg) jährlich. Frachtzahlung bei den Wagenladungsgütern mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Local-Gütertarif Theil II, Heft 1, Abschnitt C		ad a) 0·53 kr. pro 100 kg und 1 km plus 1 kr. Manip.-Gebühr pro 100 kg; „ b) 0·40 kr. pro 100 kg und 1 km plus 1 kr. Manip.-Geb. pro 100 kg; „ c) Manip.-Geb. des bezeichneten Localtarifes auf 3·2 kr. pro 100 kg herabgesetzt	Differenz zwischen den officiellen und den zugestandenen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Bei den in Zöptau aufgegebenen Gütern, sowie bei den Sendungen ad a) gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufnahmsscheine, bezw. Frachtbrief-Duplicate, und bei den in Zöptau zur Abgabe gelangenden Gütern gegen auf die schliessende Firma als Adressatin lautende Original-Frachtbriefe, welche Frachtdocumente bis längstens Ende Februar 1894 vorzulegen sind	
			Quarzsteine in vollen Wagenladungen	Petersdorf	Hohenstadt				kr. 11·5	kr. 8·6	kr. 2·9			
				Mährisch-Schönberg					11·5	6·2	5·3			
34	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Erze	Mährisch-Neustadt	Zöptau	Bei Frachtzahlung mindestens für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Local-Gütertarif Theil II, Heft 1, Abschnitt C	kr. 13·9	kr. 12·0	kr. 1·9	Im Kartirungswege		
				Hohenstadt (für Sendungen von Lukawetz)					15·7	8·1	7·6			
35	K. k. General-Direction der öst. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Tabak und Tabakfabrikate	Iglau Oe N. W. B.	Pilgram	In jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	kr. 33·9	kr. 30	kr. 3·9	Im Kartirungswege		

1. Der ad a) für Eisen und Eisenfabrikate in vollen Wagenladungen sich ergebende Frachtnachlass (nicht Tarifsatz) wird auch für genannte Artikel bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief gewährt.
2. Insoferne die refactiewerbende Firma für den Bahntransport ihrer Güter eigene Wagen beistellt und hiefür keinerlei Wagenmiethe beansprucht, wird, falls die Bahnanstalt solche Wagen in Verwendung nimmt, nebst obigem Zugeständnisse noch 1 kr. pro 100 kg Nachlass vom officiellen Tarife gewährt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
36	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Nasser Holzstoff	Grünburg	Nettingsdorf	Auflieferung von 2000 t pro Jahr. Aufgabe v. mindest 10000 kg pro einem Wagen, bezw. rücksichtlich der Schmalspurbahn pro zwei Wagen	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	43·2 kr.	32·0 kr.	11·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1894 vorzulegen sind	
			Leer retournirende Säcke	Nettingsdorf	Grünburg	In jedem Gewichte								
37	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier aller Art mit der Bestimmung zum Export seewärts	Złoczów	Oswięcim transit	Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg im directen Verkehre nach norddeutschen Seehäfen nach Pöpelwitz-Umschlag trans. oder nach Elbe-Umschlagsplätzen	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1892, bezw. Elbe-Umschlagetarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893	Frachtantheile aus nebenbezeichneten Tarifen (derzeit 143 Pfennige pro 100 kg)	128 Pfennige	Resultirende Differenz (derzeit 15 Pfennige pro 100 kg)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe und die den See-Export nachweisenden Schiffs-Conaissements, ferner (bei Sendungen nach Oder- oder Elbeumschlagplätzen) die Connaissements über den Weitertransport per Oder- resp. Elbe, welche Documente bis längstens Ende Februar 1894 vorzulegen sind	
38	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Braunkohle zu Regiezwecken der kgl. baierischen Staatsbahnen	Den Braunkohlen-Aufgabsstationen der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie von Brüx und Dux, Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Eisenstein	Tarifbestimmungen im Verordnungsblatt Nr. 134 vom 22. November 1892 unter fortlaufender Nr. 1799	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Verordnungsblatt Nr. 134 vom 22. November 1892 unter fortlaufender Nr. 1799	Verschieden	Verschieden	4 Mark für 10000 kg	Im Kartirungswege		
39	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kupfer, roh	Hettstedt	Wien Oe.N.W.B. Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Wien K.F.J.B.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende März 1893	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif vom 1. September 1892	3·49 Mark	3·30 Mark	0·19 Mark	Im Kartirungswege		
40	Oe.N.W.B.		Die für das Jahr 1893 im Publicationswege zur Einführung gebrachten Frachtbegünstigungen für Wagenladungsgüter, deren Austragung laut Publication im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Aufgabs-Recepisse zu erfolgen hat, gelangen mit der Abänderung zur Anwendung, dass an Stelle der Original-Aufgabs-Recepisse die bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen sind											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
41	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle, Coake und Briquetts	Oderberg *)	Budapest nyugoti pályaudvar (Westbahnhof)	Minimalquantum 20.000 Tonnen. Aufrechthaltung der für den Kohlenverkehr bestehenden allgemeinen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1893 bis Ende 1893	Ausnahmetarif für den Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehr vom 1. März 1892, Heft 1 und 2	66	60	6	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautenden Original-Aufgabs-Recepisse; und für Sendungen aus Preussisch-Schlesien gegen Vorlage der amtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, bis spätestens Ende März 1894	Bei Vertrachtung eines Minimalquantums von 60.000 Tonnen wird für das das Ladegewicht der Wagen überschreitende Uebergewicht von in maximo 5% eine Frachtgebühr erhoben. Wenn die für die Budapester Gasfabrik nach Budapest-Ferenczváros und -Józsefváros bestimmten Steinkohlentransporte von diesen Bahnhöfen auf den Eisenbahnwägen unmittelbar in die Gasfabrik überführt und dort durch die Arbeiter der Fabrik ausgeladen werden, so wird für diese Leistung auf Grund der vorzulegenden Original-Frachtbriefe der Betrag von 60 kr. pro Wagen rückvergütet. Anmerkung. Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn participirt an den hier angewiesenen Nachlässen nicht.
					Palota				65	60	5			
					Kőbánya alsó pályaudvar (Unterer Bahnhof)				66	60	6			
					Budapest-Józsefváros (Josefstadt), Budapest d. p. t. p. n. (Donauufer-Frachtenbahnhof), Budapest-Lipótváros (Leopoldstadt)				66	60	6			
					Budapest-Kelenföld				68	62	6			
					Kőbánya felső p. u. (Oberer Bahnhof), Kőbánya-hizlalda (Mastanstalt)				66	60	6			
				Dombrau	Budapest nyugoti pályaudvar (Westbahnhof)				64	58	6			
					Palota				63	58	5			
					Kőbánya alsó pályaudvar (Unterer Bahnhof)				64	58	6			
					Budapest-Józsefváros (Josefstadt), Budapest d. p. t. p. n (Donauufer-Frachtenbahnhof), Budapest-Lipótváros (Leopoldstadt)				64	58	6			
					Budapest-Kelenföld				66	60	6			
					Kőbánya felső p. u. (Oberer Bahnhof), Kőbánya-hizlalda (Mastanstalt)				64	58	6			
				Karwin	Budapest nyugoti pályaudvar (Westbahnhof)				63	57	6			
					Palota				62	57	5			
					Kőbánya alsó pályaudvar (Unterer Bahnhof)				63	57	6			
					Budapest-Jozsefváros (Josefstadt), Budapest d. p. t. p. n. (Donauufer-Frachtenbahnhof), Budapest-Lipótváros (Leopoldstadt)				63	57	6			
					Budapest-Kelenföld				66	60	6			
					Kőbánya felsö p. u. (Oberer Bahnhof), Kőbánya-hizlalda (Mastanstalt)				63	57	6			
				Ostrauer Kohlenrevier **)	Budapest nyugoti pályaudvar (Westbahnhof)				64	58	6			
					Palota				63	58	5			
					Kőbánya alsó pályaudvar (Unterer Bahnhof)				64	58	6			
					Budapest-Józsefváros (Josefstadt), Budapest d. p. t. p. n. (Donauufer-Frachtenbahnhof), Budapest-Lipótváros (Leopoldstadt)				66·4	62	4·4			
					Budapest-Kelenföld				68·4	64·	4·4			
					Kőbánya felső p. u. (Oberer Bahnhof), Kőbánya-hizlalda (Mastanstalt)				66·4	62	4·4			

*) Für aus Deutschland in Oderberg übertretende Kohlen- etc. Sendungen wird zu den gewährten Refactiesätzen noch als Ueberfuhrsgebühr 1 kr. pro 100 kg hinzugerechnet.

**) Für Sendungen von Mähr.-Ostrau und Hruschau finden die für das Ostrauer Revier zugestandenen Refactie-Frachtsätze Anwendung.
Für Sendungen nach Budapest-Ferenczváros (Franzstadt) werden die für Budapest-Józsefváros (Josefstadt) gewährten Refactiesätze angewendet.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit
42	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Schwefelkiese und Schwefelkiesabbrände	Margitfalu trs. (für in Szomolnokhuta zur Aufgabe gelangende Sendungen)	Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (loco und transit)	Minimalquantum 50000 Tonnen. Die Sendungen müssen auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder auf den Linien der kgl. ungarischen Staatsbahnen oder wenn beide Bahnen am Transporte betheiligt sind, auf beiden Linien insgesammt zumindest 100 km durchlaufen. Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Be- und Entladung der Sendungen hat auf Kosten der Partei zu geschehen. Im Uebrigen gelten die tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1893 bis Ende 1893
			Schwefelkiesabbrände	Horka Brassó trs. (für in Zernest zur Aufgabe gelangende Sendungen) Mármaros-Sziget trans. (für in Bocskó zur Aufgabe gelangende Sendungen) Budapest-Franzstadt Pozsony			
43	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien, Werkzeuge, Schienen, Maschinen und Inventar-Gegenstände	Sämmtlichen Südbahnstationen bei ununterbrochenem Durchlaufe über Südbahnlinien gerechnet	Kotor-Also-Domborn	Sendungen müssen zum Baue und der Installation des in Kotor-Also-Domborn zu errichtenden Holzsägewerkes bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893
44	Südbahn-Gesellschaft		Schwefelkiesabbrände	Triest S.B. und Fiume	Laibach SB.	Aufrechthaltung der Bestimmungen für Güter der Serie XIII	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893
45	Südbahn-Gesellschaft		Ziegel	Hennersdorf	Oedenburg S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen à 10000 kg Ladegewicht. Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Organe und auf ihre Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893

Fortlaufende Nr.	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
42	Local- bezw. Verbandstarife	Frachtsätze des Specialtarifes 3	Sowohl auf den Linien der kgl. ungar. Staatsbahnen, als auch auf den Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Einheitssatz von 0·11 kr. pro 100 kg und 1 km hinzugerechnet pro Wagen und Bahn je 1 Gulden Mgb. und die ungar. Trpst.	Variirt	Im Rückvergütungswege	Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeber lautende Orig.-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen spätestens bis 31. März 1894	
43	Localtarif	Variabel	Variabel	50% Nachlass von den Normaltarifen, mit der Beschränkung, dass bei Beförderung der nebigen Sendungen in Wagenladungen à 10000 kg ein Minimal-Einheitssatz von 13 kr. pro vierrädrigen Wagen à 10000 kg Tragfähigkeit und pro km, plus Steuer, wobei das Auf- und Abladen durch die Partei zu erfolgen hat, und bei Einzelsendungen ein solcher von 0·2 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg und plus St. verbleiben muss	Im Kartirungswege		
44	Interner Tarif	30 kr. excl. Mgb.	21 kr.	9 kr.	Im Kartirungswege		
45	Ausnahmetarif I des internen Tarifes der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	17·4 kr. excl. Mgb. incl. ungar. St.	12	5·4 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
16	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Bahnen	Schwefelkies-Abbrände	Sandhübel via Ziegenhals-Troppau	Schönbrunn	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bozw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens (jedoch bis Ende December 1893	Tarif für den Mähr.-Schles. Nachbarverkehr vom 1. Mai 1891	27·6 kr.	24·4 kr.	3·2 kr.	Im Kartirungswege		

Berichtigung. Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Bei Inanspruchnahme des im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ddo. 29 December 1892 unter den Post-Nummern 2450 und 2456 publicirten Zugeständnisse hat das Auf- und Abladen der Sendungen **nicht** durch Partei-Organe zu erfolgen

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1892 muss es sub Post 2392 in der Rubrik für die Transportstrecke von bei Köflach, Zeile 2, anstatt Dradenberg, richtig **Gradenberg** und sub Post 2396, im ersten Absatze des durchlaufenden Textes, Zeile 3, anstatt mindestens ein Quantum von 1000 metr. Tonnen etc., richtig mindestens ein Quantum von **10000** metr. Tonnen etc. heissen.

Verkauf von Bau-Materialien.

Die bei der Demolirung des Reservoirs der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung vor der bestandenen Westbahnlinie rückgewonnenen Materialien, als: Ziegel, Bruchsteine, Quader, Schliesseneisen etc., welche auf der Abbruchstelle erliegen und dort eingesehen werden können, gelangen im Offertwege zum Verkaufe, wobei ausdrücklich bemerkt wird, dass nur das gesammte Quantum dieser Materialien, nicht aber Theilquantitäten abgegeben werden.

Nähere Angaben hierüber, sowie die Bedingnisse, unter welchen der Verkauf erfolgt, sind bei der gefertigten k. k. Bauleitung einzusehen und zu beziehen.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden können, sind im Sinne des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, stempelfrei und müssen mit der Aufschrift „Offert auf Bau-Materialien" bis längstens 10. Jänner 1893, 12 Uhr Mittags bei der gefertigten k. k. Bauleitung eingereicht werden.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im December 1892.

K. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn

(Section Gürtellinie, Neubaugürtel 34).

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Concurs-Ausschreibung

von für certificirte Unterofficiere reservirten **Dienstposten**, welche voraussichtlich im Laufe des I. Semesters 1893 zur Besetzung gelangen dürften.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Unternehmung, bei welcher die Stellen in Erledigung kommen	Mit dieser Stelle verbundene Bezüge: Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld	Erforderliche Kenntnisse und Bedingungen zur Erlangung	Ob für den Dienstposten erforderlich: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Unternehmung, wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin
30 prov. Zugspacker	K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn			Fahrstundengelder u. Dienstkleider	1 fl.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	Direction der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bis längstens 15. Februar 1893
40 prov. Weichenwächter				Dienstkleider	80 kr.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift				
30 Magazins- u. 10 Stations-Aufseher-Aspiranten					1 fl.	Die deutsche Sprache in Wort und Schrift; Kenntniss der einfachen Rechnungsarten				
3 prov. Kanzleidiener					fl. 1·30, resp. fl. 1		Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit, mindest. jedoch 6 Monate			
5 Diurnisten					fl. 1·50	Entsprechende Schulbildung, ziemlich schöne Handschrift u. nachweisbare Praxis bei Hilfsämtern (Einreichungsprotokoll, Expedit oder Registratur)	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	aus den einschlägigen Dienstinstructionen		

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist; zu den Stellen für den äusseren Dienst ist ausserdem ein bahnärztliches Attest darüber erforderlich, dass der Bewerber nicht farbenblind ist und normales Hörvermögen hat.

Bewerber für Stellen des äusseren Dienstes, welche auch die Kenntniss einer slavischen Sprache (böhmisch oder polnisch) nachweisen, und solche, welche früher bei einer Eisenbahn in Verwendung waren oder bei einer technischen Truppe gedient haben, erhalten unter sonst gleichen Verhältnissen den Vorzug.

Für die Diurnistenstellen können nur solche Bewerber Berücksichtigung finden, deren Certificate im Sinne des Gesetzes die Clausel „geeignet für Beamte" enthalten. Nach zurückgelegter zufriedenstellender Probepraxis werden nur jene Diurnisten, die eine vollständige Mittelschule absolvirt haben, als Beamte, die anderen als Unterbeamten (Kanzlisten) stabilisirt.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Valiegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% } des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold.
Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.
Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.
Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.
Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.
Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS-MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn**	fl. 12·—	fl. 6·—	fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	Mark 25·—	Mark 12·50	Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	Frcs. 33·—	Frcs. 16·50	Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 2. **Wien, 5. Jänner 1893.** **VI. Jahrgang.**

Mit Rücksicht auf den hohen Feiertag gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 10. Jänner zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 28. December 1892, Z. 65.543, an die k. k. Post- und Telegraphen-Directionen, betreffend den Verschleiss der Eisenbahn-Frachtbriefe mit aufgedrucktem Stempelzeichen durch nichtärarische Postämter.

Mit Bezug auf die Verordnung vom 9. Mai 1884, Z. 15.478 (P.- u. T.-V.-Bl. Nr. 32 ex 1884), mit welcher die nichtärarischen Postämter zum Vertriebe von Eisenbahn-Frachtbriefen mit eingedrucktem Finanzstempelzeichen ermächtigt worden sind, erhält die k. k. Post- und Telegraphen-Direction im Anbuge eine Abschrift des an die Verwaltungen sämmtlicher österr. Eisenbahnen wegen Durchführung der die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen neu regelnden Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213*), ergangenen Erlasses vom 12. December 1892, Z. 10.603**), mit dem Auftrage, den Inhalt dieser neuen Verordnungen, insoferne derselbe den Verschleiss der gestempelten Eisenbahn-Frachtbriefe betrifft, den nichtärarischen Postämtern in geeigneter Weise zur Kenntniss zu bringen.

Wien, am 28. December 1892.

Für den k. k. Handelsminister:
Obentraut m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als schmalspurige Localbahn auszuführende Eisenbahn von der Station Rzeszów der Galizischen Carl Ludwig-Bahn über Zalesie, Tyczyn, Borek, Błažowa und Lubno nach Dynów.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Reichsrathsabgeordneten Dr. Karol Lewakowski in Lemberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als schmalspurige Localbahn auszuführende Eisenbahn von der Station Rzeszów der Galizischen Carl Ludwig-Bahn über Zalesie, Tyczyn, Borek, Błažova und Lubno nach Dynów im Sinne bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 3. December 1892. Z. 58.173.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Guntramsdorf nach Traiskirchen.

Das k. k. Handelsministerium hat die der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen in Wien mit dem Erlasse vom 4. Juni 1892, Z. 26.215 (Verordgs.-Bl. Nr. 74 vom 2. Juli), auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Guntramsdorf nach Traiskirchen auf weitere Monate verlängert.

Wien, am 11. December 1892. Z. 61.518.

*) Vergl. Verordnungs-Blatt 1892, Nr. 145.
**) Vergl. Verordnungs-Blatt 1892, Nr. 147.

Eisenbahnverkehr im Monate November 1892 und Vergleich der Einnahmen in den ersten eilf Monaten 1892 mit jenen der gleichen Periode 1891.

Im Monate November 1892 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

In Oesterreich:

Am 27. November die 11·5 km lange Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz der Steiermärkischen Landesbahnen. Den Betrieb besorgt die Südbahn-Gesellschaft. *)

In Ungarn:

Am 6. November die 27 km lange Localbahn Haraszti—Ráczkeve, im Betriebe der Budapester Localbahnen-Gesellschaft;

am 8. November die 13·52 km lange Localbahn Igló—Löcse (Löcsethalbahn), im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn;

am 21. November die 50 km lange Localbahn Felek—Fogaras, im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen.

Im Monate November 1892 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 9,174.643 Personen und 10,604.435 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 27,622.400 fl. erzielt, das ist per Kilometer 989 fl. — Im gleichen Monate 1891 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 8,306.119 Personen und 9,901.144 t Güter, 27,946.491 fl., oder per Kilometer 1020 fl., daher resultirt für den Monat November 1892 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten eilf Monaten 1892 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 278,523.470 fl., im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 282,076.959 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Zeitperiode des Gegenstandsjahres 27.789 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1891 dagegen 26.938 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die Betriebsperiode Jänner—November 1892 auf 10.023 fl., gegen 10.471 fl. im Vorjahre, das ist um 448 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1892 auf 10.934 fl., gegen 11.423 fl. im Vorjahre, das ist um 489 fl., mithin um 4·3 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten eilf Monate 1892 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Bahn	Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1892 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	84.277
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	55.154
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	35.491
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	28.420
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	21.913
6.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	21.212
7.	Leoben-Vordernberger Bahn	19.785
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	19.081
9.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	18.173
10.	Böhmische Westbahn	17.944
11.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	17.599
12.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.059
13.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	16.819
14.	Localbahn Swolenowes-Smečna	16.993
15.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.873
16.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	14.809
17.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.306
18.	Böhmische Nordbahn	12.924
19.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	12.684
20.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	12.267
21.	Westliche k. k. Staatsbahnen	12.128
22.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	11.908
23.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.821
24.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	11.428
25.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.144
26.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	11.034
27.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	10.917
28.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	9.933
29.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9.777
30.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	9.501
31.	Kuttenberger Localbahn	9.161
32.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8.984
33.	Bozen-Meraner Bahn	8.235
34.	Neutitscheiner Localbahn	7.965
35.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	7.949
36.	Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	7.859
37.	K. k. Staatsbahnen in Galizien, Mähren, Schlesien und der Bukowina	7.546
38.	Localbahn Eisenerz-Vordernberg	7.540
39.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	7.462
40.	Eisenbahn Wien-Aspang	7.408
41.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	7.076
42.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.989
43.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.958
44.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	6.859
45.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.696
46.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.617
47.	Localbahn Dolina-Wygoda	6.197
48.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	6.016
49.	Arad-Temesvárer Eisenbahn	5.830
50.	Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway)	5.721
51.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	5.643
52.	Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	5.594
53.	Gölnitzthalbahn	5.306
54.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.503
55.	Budapester Localbahnen	4.324
56.	Localbahn Cilli-Wöllan	4.306
57.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4.272
58.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	4.153
59.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.023
60.	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn (galiz. Strecke)	3.815
61.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.551
62.	Poprádthalbahn	3.502
63.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	3.423
64.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	3.305
65.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.301
66.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.299
67.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	3.271

*) Ueber die Betriebsergebnisse für die Zeit vom 27. bis 30. November 1892 wurde kein Ausweis eingesendet.

Nr.	Bahn	
68.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3.270
69.	Kremsthalbahn	3.268
70.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.264
71.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.247
72.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	3.193
73.	K. k. Istrianer Staatsbahn	3.119
74.	Böhmische Commercialbahnen	3.026
75.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	2.986
76.	Localbahn Laibach-Stein	2.919
77.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb.	2.885
78.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2.736
79.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.718
80.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	2.487
81.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	2.487
82.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.472
83.	Számosthalbahn	2.394
84.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2.362
85.	Zagorianer Bahn	2.350
86.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.296
87.	Háromszéker Localbahnen	2.284
88.	Steyrthalbahn	2.241
89.	Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a/D.	2.230
90.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.210
91.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.204
92.	Torontaler Localbahnen	2.195
93.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.180
94.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.179
95.	Mühlkreisbahn	2.176
96.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	2.047
97.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.027
98.	Kolomeaer Localbahnen	2.007
99.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	1.973
100.	Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	1.960
101.	Localbahn Asch-Rossbach	1.953
102.	Bihárer Vicinalbahnen	1.863
103.	Mährische Westbahn	1.736
104.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	1.736
105.	Localbahn Petroszény-Lupény	1.683
106.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.668
107.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.655
108.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.585
109.	Löcsethalbahn	1.530
110.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.529
111.	Felek-Fogaroser Localbahn	1.496
112.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.489
113.	Szilágysager Eisenbahn	1.454
114.	Békéser Comitatsbahnen	1.419
115.	Localbahn Kaschau-Torna	1.409
116.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.338
117.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.330
118.	Székler Eisenbahn	1.306
119.	Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	1.294
120.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1 263
121.	Matraer Vicinalbahnen	1.234
122.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.222
123.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.136
124.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.022
125.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.016
126.	K. k. Dalmatiner Staatsbahn	987
127.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	984
128.	Taraczthalbahn	809
129.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	739
130.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	674
131.	Localbahn Warasdin-Golubovec	399

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten eilf Monaten 1892 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1891 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Bahn	%
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	155·2
Haromszéker Localbahnen	73·6
Localbahn Eisenerz-Vordernberg	67·4
Holicz-Gödinger Localbahn	49·3
Localbahn Ruma-Vrdnik	46·6
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	45·4
Localbahn Warasdin-Golubovec	36·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	35·3
Taraczthalbahn	33·0
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	33·0
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	30·5
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	29·1
Békéser Comitatsbahnen	24·1
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	22·0
Bihárer Vicinalbahnen	21·9
Localbahn Kaschau-Torna	21·4
Erste ungar.-galizische Eisenbahn (galiz. Strecke)	18·6
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	18·3
Torontáler Localbahnen	17·1
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	16·1
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	15·7
Localbahn Laibach-Stein	15·1
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	15·1
Székler Eisenbahn	14·2
Budapester Localbahnen	13·5
Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. Donau	13·4
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	13·0
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	12·8
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	12·2
Localbahn Asch-Rossbach	12·0
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	11·9
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	11·4
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	9·8
Brünner Localbahn (Dampftramway)	9·2
Mezötur-Turkever Eisenbahn	8·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	7·3
Localbahn Swolenowes-Smečna	7·2
Fünfkirchen-Barcser Bahn	7·1
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	6·3
Eisenbahn Wien-Aspang	5·9
Számosthalbahn	5·9
Localbahn Budapest-Lajosmizse	5·4
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	5·4
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	4·9
K. k. Dalmatiner Staatsbahn	4·6
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	4·3
Matraer Vicinalbahnen	4·1
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	4·0
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	4·0
Szilágysager Eisenbahn	4·0
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	3·9
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	3·0
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	3·0
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	2·8
Kuttenberger Localbahn	2·2
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	2·2
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	2·2
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	2·0
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	1·7

	%
Böhmische Nordbahn	1·0
Bozen-Meraner Bahn	1·0
Böhmische Commercialbahnen	0·9
Gölnitzthalbahn	0·5
Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	0·03

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten eilf Monaten 1892 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1891 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	0·1
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	0·5
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	0·6
Poprádthalbahn	0·6
Mährische Westbahn	0·7
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	0·7
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	0·7
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	0·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	1·0
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	1·2
Neutitscheiner Localbahn	1·3
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1·5
Zagorianer Bahn	2·2
Localbahn Mösel-Hüttenberg	2·3
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	2·3
Localbahn Reichenberg-Gablonz	2·5
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	2·6
Mährisch-schlesische Centralbahn	3·3
Westliche k. k. Staatsbahnen	3·8
Böhmische Westbahn	4·0
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	4·0
K. k. Istrianer Staatsbahn	4·1
Kremsthalbahn	4·1
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	4·2
Mühlkreisbahn	4·5
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	4·7
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	5·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	5·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	5·4
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	5·4
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	5·5
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	6·4
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	6·7
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	6·8
Stauding-Stramberger Localbahn	7·1
Arad-Temesvárer Eisenbahn	7·2
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	7·4
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	7·6
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	7·8
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	8·0
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	8·9
Mohács-Fünfkirchner Bahn	9·6
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	9·7
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	9·7
Wiener Verbindungsbahn	9·8
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	10·8
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	11·0
Localbahn Gleisdorf-Weiz	11·1
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	11·3
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	11·5
Localbahn Potscherad-Wurzmes	11·8
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	11·9
Kolomeaer Localbahnen	12·0
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	12·6
K. k. Staatsbahnen in Galizien, Mähren, Schlesien und der Bukowina	17·7
Localbahn Dolina-Wygoda	21·2
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	21·5
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	27·3
Steyrthalbahn	29·7
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	51·4

Ueber die Ursachen der Mehr- oder Mindereinnahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate November 1892 gegen den gleichen Monat 1891 erzielte Mehreinnahme resultirt aus dem regeren Kohlenverkehre zur Elbe, sowie nach dem In- und Auslande.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1891 sind definitiv, jene pro 1892 für die Periode Jänner—August definitiv, ab September provisorisch ermittelt.

Böhmische Commercialbahnen. Im Monate November 1892 wurden 9073 Personen und 23.600 t Güter mehr befördert, als im gleichen Monate 1891.

Das Plus im Personenverkehre ist auf die Einführung des Zonentarifes, jenes aus dem Güterverkehre auf die bedeutend stärkere Zuckercampagne zurückzuführen.

Böhmische Nordbahn. Die für den Monat November 1892 ausgewiesene Mehreinnahme gegen den gleichen Monat 1891 basirt in der Steigerung der Frequenz in allen Verkehrszweigen.

Böhmische Westbahn. Im Monate November 1892 hat der Personenverkehr um 153 Personen und der Frachtenverkehr um 28.428 t — woran der Artikel „Kohle“ mit 16.130 t participirt — zugenommen.

Die Einnahmen des Jahres 1891 sind definitiv, jene des Jahres 1892 vom 1. Jänner bis 31. Juli definitiv, ab 1. August provisorisch ermittelt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate November 1892 hat sich gegen den gleichen Monat 1891 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 409, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 7709, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 7300; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1387, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 17.013, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 18.400 ergeben.

Die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre des Unternehmens lit. A resultirt aus dem Kohlenverkehre und diversem Güterverkehre, die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre des Unternehmens lit. B ebenfalls aus den genannten Geschäftszweigen.

Die Einnahmen des Jahres 1891 sind definitiv, jene des Jahres 1892 provisorisch ermittelt, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnungen für die ersten sieben Monate 1892 richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Die westlichen Staatsbahnen incl. der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisen-

bahn weisen pro November 1892 gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1891 im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 125.297 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 13.344 und im Güterverkehre eine Minderfrequenz von 12.767 t mit einer Mehreinnahme von fl. 20.599 aus.

Die Mehreinnahme im Personenverkehre resultirt aus der Mehrfrequenz im Localverkehr, sowie aus dem durch die Einhebung der Personen-Stempelgebühren sich ergebenden Einnahmen.

Die Mehreinnahme im Güterkehre bei den westlichen Staatsbahnen per fl. 25.894 resultirt aus der Mehrbeförderung von 35.496 t.

Lebhafter entwickelte sich nur der reine Localverkehr, während der Exportverkehr im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Jahres 1891 als anhaltend schwach zu bezeichnen ist.

Bei nachstehend benannten Artikeln sind gegenüber der gleichen Periode des Jahres 1891 grössere Differenzen auszuweisen, und zwar bei:

	Tonnen
Eisen- und Stahlwaaren	+ 3.010
Gyps und Cement	+ 1.950
Kalk	+ 2.190
Bier	+ 1.180
Wein	+ 2.630

Dagegen bei:

	Tonnen
Erzen	— 3.280
Getreide	— 11.300
(darunter 3490 t Export)	
Schnittholz	— 5.870
(darunter 2900 t Export)	
Obst	— 1.990
Zucker	— 3.790

Auf den k. k. Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien (inclus. der Erzherzog Albrecht-Bahn, jedoch exclus. der Galizischen Carl Ludwig-Bahn) ist im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 6787 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 1157 und im Güterverkehre eine Mehrfrequenz von 15.748 t mit einer Mindereinnahme von fl. 179.048 zu verzeichnen.

Hievon ist jedoch ein Betrag fl. 125.000 aus Cartellabrechnungen früherer Perioden in Abzug zu bringen, so dass sich ein effectiver Einnahmenausfall von fl. 54.048 ergibt.

Die Galizische Carl Ludwig-Bahn weist im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 82.560 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 22.791, und im Güterverkehre eine Mehrfrequenz von 6879 t mit einer Mindereinnahme von fl. 28.391 aus.

Auf den östlichen Staatsbahnen inclusive der Galizischen Carl Ludwig-Bahn ergibt sich im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 75.773 Personen, mit einer Mindereinnahme von fl. 23.948, und im Güterverkehre eine Mehrverfrachtung von 22.627 t mit einer Mindereinnahme von fl. 207.439, bezw. mit Berücksichtigung des oberwähnten Cartellabschlages per fl. 125.000 eine Mindereinnahme von fl. 82.439.

Auf sämmtlichen k. k. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen resultirt pro November 1892 im Personenverkehre eine Mindereinnahme von fl. 4207 bei einer Mehrfrequenz von 241.917 Personen und im Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 183.469 bei einer Minderbeförderung von 49.728 t, so dass sich ein Gesammteinnahmenausfall von 187.676 ergibt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate November 1892 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Steigerung der Frequenz um 12.731 Personen, welchem Ergebnisse eine Mindereinnahme von fl. 11.207 gegenübersteht.

Der Güterverkehr ergab im Berichtsmonate, im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1891, ebenfalls ein ungünstiges Resultat, indem die Transporte wohl um 126.731 t zunahmen, dagegen die bezüglichen Einnahmen um fl. 44.912 abnahmen.

Transportabnahmen zeigen sich bei nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Getreide	um 35.694·2 t
„ Mehl und Mahlproducten	„ 10.499·6 „

Eine Zunahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen:

bei Zucker, raffinirt	um 5.667·9 t
„ Holz aller Art	„ 3.875·8 „
„ Steinen aller Art	„ 5.255·8 „
„ Ziegeln	„ 922·9 „
„ Kohlen	„ 23.873·7 „

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 3944 Personen zu; die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 2444.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme um 16.298 t, woran besonders die Artikel Holz und Steine participiren. Die Einnahmen aus diesem Verkehre stiegen um fl. 1610.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn erhöhte sich die Personenfrequenz um 1081 Personen, die bezüglichen Einnahmen um fl. 90.

Im Frachtenverkehre ist eine Abnahme um 848 t und des Erträgnisses um fl. 2791 zu constatiren.

Die definitiven Abrechnungen des Jahres 1892 reichen bis Ende August.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate November 1892 erzielte Mindereinnahme per fl. 75.675 ist zum Theile auf die durch die Cholera-epidemie verursachte Geschäftsstockung, sowie den bedeutend geringeren Getreideexport zurückzuführen.

An „Kohle" wurden im Gegenstandsmonate 118.636 t verfrachtet.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat November 1892 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen die definitiven Resultate im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 31 höher = 0·0 pCt. An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 1224 = + 7·3 pCt., Mehrfrequenz von 3467 Reisenden, = + 8·3 pCt.; dagegen weist der Güterverkehr eine Mindereinnahme von fl. 1193 = — 1·63 pCt., obzwar 4692 t, d. i. 9·3 pCt. Flachs, Brennholz, Kohle, Rübe, Zucker und Steine, mehr befördert wurden, aus.

Die definitive Abrechnung der Einnahmen des Jahres 1892 reicht bis Ende September, die Einnahmen des Jahres 1891 sind definitiv.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate November 1892 ergibt sich gegen dieselbe Periode des Jahres 1891 aus dem Personenverkehre eine Abnahme der Frequenz um 383 Reisende und der Einnahmen um fl. 106; die Gütertransporte nahmen um 504 t und die bezüglichen Einnahmen um fl. 807 ab, was auf geringere Kohlen-, Tabak- und Rübentransporte zurückzuführen ist.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1892	1891	Im Monate November 1892 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1892: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1891: Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Novemb. 1892	1891
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen													
Dalmatiner Staatsbahn	124	124	9.470	3.855	3.785	5.188	8.973	72	9.685	78	— 7·7	124	124
Istrianer Staatsbahn	169	169	39.748	26.482	18.095	37.048	55.143	326	51.353	304	+ 7·2	169	169
Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien	2042	2042	389.556	310.880	284.213	1,003.255	1,287.468	630	1,518.855	744	— 15·3	2042	2042
Westliche Staatsbahnen	4013	4013	1,685.376	1,522.661	766.649	3,459.352	4,226.001	1.053	4,192.058	1.045	+ 0·8	4013	4013
b) Privatbahnen													
1. auf Rechnung des Staates:													
Erste ungar.-galiz. Eisenbahn: Galizische Strecke	147	147	29.570	21.634	12.632	34.044	46.676	317	37.046	252	+ 25·8	147	147
Ungarische Westbahn: Steierische Strecke	68	68	35.661	18.298	14.233	29.206	43.439	639	51.236	753	— 15·1	68	68
2. auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	64.180	46.010	55.678	161.200	216.878	815	221.138	831	— 1·9	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	21.076	20.973	17.326	50.132	67.458	750	72.775	809	— 7·3	90	90
Mährische Grenzbahn: Sternberg-Grulich	95	95	36.405	27.280	8.323	32.784	41.107	433	43.074	453	— 4·4	95	95
Mährische Grenzbahn: Hohenstadt-Zöptau	17	17	17.611	10.045	1.657	8.784	10.441	614	11.944	703	— 12·7	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	4.848	4.748	529	1.779	2.308	154	2.638	176	— 12·5	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	33	33	1.724	·2.838	814	9.050	9.864	299	14.954	453	— 34·0	33	33
Vereinigte Linien	176	176	11.408	24.310	5.005	41.833	46.838	266	48.038	273	— 2·6	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	5.156	. . . .	3.707	3.707	463	3.210	401	+ 15·5	8	8
Eisenerz-Vordernberg	20	20	726	15.766	310	10.812	11.122	556	9.343	467	+ 19·1	20	5
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.884	2.916	1.612	7.259	8.871	444	8.404	420	+ 5·7	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	9.039	1.586	1.736	3.135	4.871	125	5.225	134	— 6·7	39	5
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.376	2.600	1.187	2.520	3.707	247	3.991	266	— 7·1	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	5.713	8.113	1.014	7.408	8.422	255	7.650	232	+ 9·9	33	33
Laibach-Stein	24	24	6.393	3.080	2.086	3.490	5.576	232	4.795	200	+ 16·0	24	22
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	11.569	7.111	7.511	10.483	17.994	202	16.425	185	+ 9·2	89	89
Mährische Westbahn	90	90	8.458	13.065	2.559	14.569	17.128	190	17.862	198	— 4·0	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.226	7.961	200	1.990	2.190	438	1.306	261	+ 67·8	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	343	281	114.240	216.131	22.819	186 404	209.223	610	190.431	678	— 10·0	321	269
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.910	10.272	275	8.848	9.123	537	9.625	566	— 5·1	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.180	1.077	660	918	1.578	158	1.820	182	— 13·2	10	4
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.008	787	924	966	1.890	172	1.878	171	+ 0·6	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	8.362	4.057	2.442	3.828	6.270	224	5.386	192	+ 16·7	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.126	24.016	924	6.636	7.560	445	7.375	434	+ 2·5	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	. . . .	27.052	. . . .	8.841	8.841	1.105	8.823	1.103	+ 0·2	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	152.524	791.437	27.981	508.580	536.561	5.313	496.449	4.915	+ 8·1	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	160.376	246.195	66.873	351.804	418.677	1.308	399.735	1.249	+ 4·7	320	320
Böhmische Westbahn	200	200	60.568	197.619	50 667	303.465	354.132	1.771	343.402	1.717	+ 3·1	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	51.040	285.784	27.213	348.686	375.899	2.021	383.199	2.060	— 1·9	186	186
Linie Lit. B	236	236	79.135	306.513	32.793	451.013	483.806	2.050	465.406	1.972	+ 4·0	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	28.190	71.187	11.693	141.832	153.525	1.687	160.145	1.760	— 4·1	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1036	1036	568.297	1,121.651	348.809	2,398.897	2,747.706	2.652	2,803.825	2.706	— 2·0	1036	1036
Localbahnen	259	216	52.508	44.604	12.997	39.496	52.493	203	48.439	224	— 9·4	237	173
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	33.734	79.804	14.774	167.569	182.343	2.849	225.607	3.525	— 19·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	7.321	40.970	1.612	19.233	20.875	1.392	24.326	1.622	— 14·2	15	15

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November: 1892 für Personen und Gepäck (Gulden)	1892 für Güter (Gulden)	1892 im Ganzen (Gulden)	1892 per Kilom. (Gulden)	1891 für Personen und Gepäck (Gulden)	1891 für Güter (Gulden)	1891 im Ganzen (Gulden)	1891 per Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 11 Monate 1892 (Gulden)	1891 (Gulden)	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
											a) K. k. Staatsbahnen
44.327	67.946	112.273	905	43.864	63.379	107.243	865	+ 4·6	987	944	Dalmatiner Staatsbahn
209.286	278.623	487.909	2.887	218.148	290.394	508.542	3.009	— 4·1	3.149	3.283	Istrianer Staatsbahn
3,918.390	10,205.411	14,123.801	6.917	4,134.814	13,020.037	17,154.851	8.401	— 17·7	7.546	9.165	Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien
12,814 816	31,799.526	44,614.342	11.117	12,906.959	33,469.615	46,376.574	11.557	— 3·8	12.128	12.608	Westliche Staatsbahnen
											b) Privatbahnen
											1. auf Rechnung des Staates:
150.876	363.201	514.077	3.497	142.878	290.449	433.327	2.948	+ 18·6	3.815	3.216	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn: Galizische Strecke
204.472	285.429	489.901	7.204	180.584	309.177	489.761	7.202	+ 0·03	7.859	7.857	Ungarische Westbahn: Steierische Strecke
											2. auf Rechnung der Eigenthümer:
											Lemb.-Czern. Jassy E. (öst. L.)
748.907	1,567.615	2,316.522	8.709	685.825	1,536.173	2,221.998	8.353	+ 4·3	9.501	9.112	Lemberg-Czernowitz
207.484	448.338	655.822	7.287	195.817	368.801	564.618	6.274	+ 16·1	7.949	6.844	Czernowitz-Suczawa
116.147	276.029	392.176	4.128	111.530	312.179	423.709	4.460	— 7·4	4.503	4.865	Sternberg-Grulich } Mährische Grenzbahn
22.120	82.219	104.339	6.138	21.886	95.145	117.031	6.884	— 10·8	6.696	7.510	Hohenstadt-Zöptau } Mährische Grenzbahn
											Localbahnen:
6.707	20.146	26.853	1.790	7.227	16.748	23.975	1.598	+ 12·0	1.953	1.743	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen:
10.951	92.607	103.558	3.138	13.611	199.487	213.098	6.458	— 51·4	3.423	7.045	Czernowitz-Nowosielitza
70.131	463.138	533.269	3.030	68.038	465.518	533.556	3.032	— 0·1	3.305	3.308	Vereinigte Linien
. . .	45.445	45.445	5.681	. . . .	57.688	57.688	7.211	— 21·2	6.197	7.867	Dolina-Wygoda
11.313	126.930	138.243	6.912	. . . .	20.648	20.648	4.130	+ 67·4	7.540	4.505	Eisenerz-Vordernberg
18.066	60.251	78.317	3.916	13.535	44.342	57.877	2.894	+ 35·3	4.272	3.157	Fehring-Fürstenfeld
22.293	22.850	45.143	1.158	3.290	4.674	7.964	1.593	— 27·3	1.263	1.738	Fürstenfeld-Hartberg
18.848	26.511	45.359	3.024	17.387	33.636	51.023	3.402	— 11·1	3.299	3.711	Gleisdorf-Weiz
9.438	51.295	60.733	1.840	11.022	57.962	68.984	2.090	— 12·0	2.007	2.280	Kolomeaer Localbahnen
29.915	34.298	64.213	2.676	28.612	22.509	51.121	2.324	+ 15·1	2.919	2.535	Laibach-Stein
107.121	116.126	223.247	2.508	75.790	91.221	167.011	1.877	+ 33·0	2.736	2.048	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
33.922	109.269	143.191	1.591	37.569	106.742	144.311	1.603	— 0·7	1.736	1.749	Mährische Westbahn
2.733	15.709	18.442	3.688	2.766	16.116	18.882	3.776	— 2·3	4.023	4.119	Mösel-Hüttenberg
289.121	1,481.285	1,770.406	5.515	231.077	1,441.914	1,672.991	6.219	— 11·3	6.016	6.784	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
2.532	31.905	34.437	2.026	2.140	36.898	39.038	2.296	— 11·8	2.210	2.505	Potscherad-Wurzmes
8.429	9.663	18.092	1.809	5.099	4.121	9.220	2.305	— 21·5	1.973	2.515	Schwarzenau-Waidhofen a/Th.
13.799	16.313	30.112	2.737	12.838	19.805	32.643	2.968	— 7·8	2.986	3.238	Vöcklabruck-Kammer
28.551	28.676	57.227	2.044	26.547	23.901	50.448	1.802	+ 13·4	2.230	1.966	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
19.670	67.501	87.171	5.128	12.793	71.061	83.854	4.933	+ 4·0	5.594	5.381	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
. . . .	83.809	83.809	10.476	. . . .	92.783	92.783	11.598	— 9·7	11.428	12.652	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
397.530	4,708.785	5,106.315	50.558	376.484	4,867.228	5,243.712	51.918	— 2·6	55.154	56.638	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
873.548	2,953 603	3,791.151	11.847	905.449	2,847.407	3,752.856	11.728	+ 1·0	12.924	12.792	Böhmische Nordbahn
743.294	2,546.457	3,289.751	16.449	787.172	2,640.234	3,427.406	17.137	— 4·0	17.944	18.695	Böhmische Westbahn
											Buschtěhrader Eisenbahn
451.339	2,549.251	3,000.590	16.132	499.299	2,672.269	3,171.568	17.051	— 5·4	17.599	18.601	Linie Lit. A
756.363	3,832.512	4,588.875	19.444	739.313	3,881.468	4,620.781	19.580	— 0·7	21.212	21.360	Linie Lit. B
154.475	1,268.529	1,423.004	15.637	155.309	1,453.090	1,608.399	16.675	— 11·5	17.059	19.282	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
											Kaiser Ferdinands-Nordbahn
4,946.031	22,044.041	26,990.072	26.052	4,899.061	23,516.650	28,415.711	27.428	— 5·0	28.420	29.921	Hauptbahnnetz
157.465	321.269	478.734	2.020	109.880	258.502	368.382	2.129	— 5·1	2.204	2.323	Localbahnen
											Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
214.069	1,868.013	2,082.082	32.533	229.619	1,709.887	1,939.506	30.305	+ 7·3	35.491	33.060	Oesterreichische Strecke
25.074	246.973	272.047	18.136	24.196	162.957	187.153	12.477	+ 45·4	19.785	13.611	Leoben-Vordernberger Bahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1892 (Kilometer)	1891 (Kilometer)	Im Monate November 1892 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate November 1892: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	Im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1891: Im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Novbr. 1892 (Kilometer)	1891 (Kilometer)
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	45.148	54.908	17.987	72.115	90.102	585	90.071	585	0	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	222.758	336.479	153.219	741.365	894.584	1.424	894.639	1.425	− 0·1	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	105.933	376.874	60.539	374.814	635.353	2.063	662.814	2.152	− 4·1	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	403.497	710.990	347.008	1,727.709	2,074.717	1.519	2,305.165	1.688	− 10·0	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	22.265	19.068	5.967	20.523	26.490	803	23.609	715	+ 12·3	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1513	1513	726.913	380.012	568.623	2,383.561	2,952.184	1.951	2,829.306	1.870	+ 4·3	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	4.513	....	700	....	700	175	597	149	+ 17·4	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	112.061	170.262	41.892	275.335	317.227	1.113	300.111	1.053	+ 5·7	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	85.588	30.419	21.040	33.188	54.228	609	48.818	549	+ 10·9	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	16.275	68.514	6.486	80.337	86.823	1.336	83.818	1.290	+ 3·6	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	36.991	111.706	4.918	61.949	66.867	8.358	62.778	7.847	+ 6·5	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	22.415	131.776	7.056	97.288	104.344	546	83.200	436	+ 25·2	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	17.364	3.442	11.237	8.888	20.125	649	20.238	653	− 0·6	31	31
Cilli-Wöllan	39	...	5.623	11.836	1.984	14.520	16.504	423	....	....	....	39	...
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	2.761	2.637	904	4.799	5.703	228	7.185	287	− 20·6	25	25
Kremsthalbahn	70	70	12.626	6.096	5.974	9.056	15.030	215	14.822	212	+ 1·4	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	7.862	4.679	735	2.234	2.969	990	2.866	955	+ 3·7	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	10.431	1.011	6.500	2.351	8.851	369	6.700	279	+ 32·3	24	22
Mühlkreisbahn	58	58	7.521	993	5.207	5.358	10.565	182	9.529	164	+ 11·0	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	7.026	4.022	1.360	3.630	4.990	624	5.902	738	− 15·4	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft:													
Linien im Betriebe der Oe. N. W. B. und der S.N.D.V.B.	30	30	2.641	34.652	571	23.557	24.128	804	20.314	677	+ 18·8	30	30
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.193	900	987	1.070	2.057	82	2.132	85	− 3·5	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	16.785	9.960	6.289	10.602	16.891	1.408	15.631	1.303	+ 8·1	12	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	41	41	7.223	2.179	2.435	2.091	4.526	110	3.381	82	+ 34·1	41	21
Standing-Stramberger Localbahn	18	18	4.711	22.104	1.081	16.414	17.495	972	18.606	1.034	− 6·0	18	18
Steyrthalbahn	48	32	11.000	2.579	3.200	3.470	6.670	139	6.878	215	− 35·3	48	32
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	640	21.252	103	18.997	19.100	1.910	18.345	1.835	+ 4·1	10	10
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	62.107	5.514	6.059	2.523	8.582	858	7.904	790	+ 8·6	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	141.551	1.416	20.388	1.172	21.560	479	19.690	438	+ 9·4	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	39.757	....	4 552	....	4.552	379	4.582	382	− 0·8	12	7
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	7	7	88.320	....	7.224	....	7.224	1.032	7.276	1.039	− 0·7	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)	6	5	74.717	....	6.108	....	6.108	1.018	5.461	1.092	− 6·8	6	5
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	13	13	4.524	1.509	1.056	1.710	2.766	213	2.414	186	+ 14·5	13	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	38.147	5.047	4.097	2.106	6.203	477	6.030	464	+ 2·8	13	13
Summe	15.732	15.571	6,101.423	8,109.360	3,164.126	16,088.776	19,252.902	1.224	19,519.688	1.254	− 2·4	15.688	15.432
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
a) K. Ungar. Staatsbahnen	7.429	7.345	2,298.800	1,681.700	1,297.000	5,120.700	6,417.700	864	6,547.794	891	− 3·0	7.427	7.277
b) Privatbahnen:													
Arad-Temesvárer Eisenbahn	57	57	24.100	8.200	16.800	13.700	50.500	535	37.152	651	− 17·8	57	57
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68·1	68·1	22.816	19.925	7.060	36.822	43.882	644	45.200	663	− 2·9	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	20.000	2.500	10.000	5.000	15.000	135	13.686	123	+ 9·8	111	11
Békéser Comitatsbahnen	49	49	4.000	1.350	2.000	2.000	4.000	82	4.607	94	− 12·8	49	2
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	20.800	6.300	8.350	12.650	21.000	159	16.358	123	+ 29·3	132	13
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	5.400	2.150	2.500	4.300	6.800	106	6.930	108	− 2·0	64	6
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	12.800	3.050	6.400	6.100	12.500	94	11.371	85	+ 10·6	133	4
Debreczin—Hajdu-Náuáser Bahn	57	57	7.800	3.400	4.200	4.400	8.600	151	7.716	135	+ 11·9	57	5
Felek-Fogaraser Bahn	17	...	2.900	650	1.450	1.300	2.750	162	....	....	....	2	.
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	42	3	5.600	2.100	2.800	4.200	7.000	167	235	78	− 114·1	42	0
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	14.000	4.350	11.200	8.700	19.900	284	23.285	332	− 14·5	70	7
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	16.500	4.500	7.000	9.000	16.000	136	12.423	105	+ 29·5	118	11
Háromszéker Localbahnen	122	60	19.000	8.500	9.500	17.000	26.500	217	8.359	139	+ 56·8	122	2

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November — 1892: für Personen und Gepäck	1892: für Güter	1892: im Ganzen	1892: per Kilom.	1891: für Personen und Gepäck	1891: für Güter	1891: im Ganzen	1891: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 11 Monate 1892	1891	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
234.773	699.416	934.189	6.066	225.153	740.454	965.607	6.270	— 3·3	6.617	6.840	Mährisch-schlesische Centralbahn
											Oesterr. Nordwestbahn
2,024.418	6,537.640	8,562.058	13.634	2,007.196	6,630.011	8,637.207	13.754	— 0·9	14.873	15.004	Garantirte Strecken
779.032	4,608.135	5,387.167	17.491	847.933	5,006.754	5,854.687	19.009	— 8·0	19.081	20.737	Ergänzungsnetz
											Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
5,207.505	15,851.703	21,059.208	15.417	5,127.233	17,660.797	22,788.030	16.682	— 7·6	16.819	18.199	Oesterreichische Linien
75.386	196.373	271.759	8.235	71.607	192.809	264.416	8.013	+ 2·8	8.984	8.741	Ostrau-Friedlander Eisenbahn
											Südbahn-Gesellschaft:
8,807.766	21,584.112	30,391.878	20.087	8,698.658	22,005.212	30,703.870	20.293	— 1·0	21.913	22.138	Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
46.507	. . . . .	46.507	11.627	49.204	. . . .	49.204	12.301	— 5·5	12.684	13.419	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
566.446	2,344.753	2,911.199	10.215	578.930	2,377.710	2,956.640	10.374	— 1·5	11.144	11.317	Südnorddeutsche Verbindungsb.
270.018	334.382	604.400	6.791	246.172	324.475	570.647	6.412	+ 5·9	7.408	6.995	Wien-Aspang Bahn
90.412	702.381	792.793	12.197	99.357	791.812	891.169	13.710	— 11·0	13.306	14.956	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
93.686	524.345	618.031	77.254	87.185	598.023	685.208	85.651	— 9·8	84.277	93.437	Wiener Verbindungsbahn
											Selbständige Localbahnen.
65.127	463.684	529.811	2.774	80.039	444.782	534.821	2.748	+ 0·9	3.026	2.998	Böhmische Commercialbahnen
140.551	93.471	234.022	7.549	130.943	100.701	231.644	7.472	+ 1·0	8.235	8.151	Bozen-Meraner Bahn
25.733	128.192	153.925	3.947	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	4.306	. . .	Cilli-Wöllan
11.720	34.732	46.452	1.858	11.512	37.220	48.732	1.949	— 4·7	2.027	2.126	Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha
99.889	109.842	209.731	2.996	98.873	119.822	218.695	3.124	— 4·1	3.268	3.408	Kremsthalbahn
9.460	15.734	25.194	8.398	8.636	16.010	24.646	8.215	+ 2·2	9.161	8.962	Kuttenberger Localbahn
56.978	21.131	78.109	3.255	57.603	20.951	78.554	3.571	— 8·9	3.551	3.896	Mori-Arco-Riva a./G.
69.152	46.529	115.681	1.995	70.575	50.509	121.084	2.088	— 4·5	2.176	2.260	Mühlkreisbahn
18.487	39.920	58.407	7.301	17.166	41.996	59.162	7.395	— 1·3	7.965	8.067	Neutitscheiner Localbahn
6.743	107.454	114.197	3.807	5.840	116.126	121.966	4.066	— 6·4	4.153	4.436	Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
11.558	10.994	22.552	902	11.661	10.249	21.910	876	+ 3·0	984	956	Radkersburg-Luttenberg L.-B.
72.471	90.430	162.901	13.575	72.546	94.528	167.074	13.923	— 2·5	14.809	15.189	Reichenberg-Gablonz Localbahn
70.517	18.241	88.758	2.165	45.215	6.404	51.619	2.458	— 11·9	2.362	2.681	Salzkammergut-Localbahn-Ges.
11.692	183.348	195.040	10.836	11.461	198.483	209.944	11.664	— 7·1	11.821	12.724	Stauding-Stramberger Localbahn
52.130	46.460	98.590	2.054	43.130	50.324	93.454	2.920	— 29·7	2.241	3.185	Steyrthalbahn
1.223	151.796	153.019	15.302	1.170	141.587	142.757	14.276	+ 7·2	16.693	15.574	Swolenowes-Smečna
											Dampftramways.
87.589	12.484	100.073	10.007	78.646	13.003	91.649	9.165	+ 9·2	10.917	9.998	Brünner Localeisenbahn-Ges.
301.295	6.486	307.781	6.840	293.315	7.891	301.206	6.693	+ 2·2	7.462	7.301	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Comp.
62.923	. . . .	62.923	5.244	42.012	. . . .	42.012	6.002	— 12·6	5.721	6.548	Innsbruck-Hall, Localbahn
116.613	. . . .	116.613	16.659	117.430	. . .	117.430	16.776	— 0·7	18.173	18.292	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
67.467	. . .	67.467	11.245	58.562	. . .	58.562	11.712	— 4·0	12.267	12.777	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)
39.681	27.674	67.355	5.181	40.028	23.340	63.368	4.874	+ 6·3	5.643	5.317	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
52.554	31.767	84.321	6.486	48.576	34.093	82.669	6.359	+ 2·0	7.076	6.937	Wiener Localbahnen Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
47,472.055	145,641.106	193,113.161	12.310	47,320.995	154,448.891	201,769.886	13.075	— 5·9	13.429	14.264	Summe
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
16,750.000	49,810.018	66,560.018	8.962	15,604.445	47,105.488	62,709.933	8.618	+ 4·0	9.777	9.401	a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen.
											b) Privatbahnen.
115.600	188.999	304.599	5.344	109.723	218.690	328.413	5.761	— 7·2	5.830	1.284	Arad-Temesvárer Eisenbahn
88.622	345.778	434.400	6.379	74.551	331.095	405.646	5.957	+ 7·1	6.958	6.498	Fünfkirchen-Bárscer Bahn
											Localbahnen:
111.950	57.850	169.800	1.529	95.701	47.754	143.455	1.292	+ 18·3	1.668	1.409	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen
24.350	39.400	63.750	1.301	9.659	14.460	24.119	1.048	+ 24·1	1.419	1.144	Békéser Comitatsbahnen
105.100	120.300	225.400	1.708	90.405	94.642	185.047	1.401	+ 21·9	1.863	1.528	Biharer Vicinalbahn
35.500	36.200	71.700	1.120	35.370	32.677	68.047	1.063	+ 5·4	1.222	1.159	Budapest-Lajosmizse Localbahn
75.800	62.700	138.500	1.041	27.533	26.673	54.206	1.153	— 9·7	1.136	1.258	Debreczin — Füzesabony — Ohát-Kócs-Polgar Localbahn
47.800	54.600	102.400	1.797	40.304	43.655	83.959	1.473	+ 22·0	1.960	1.607	Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn
1·450	1·300	2·750	1·375	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	1.496	. . .	Felek-Fogaraser Localbahn
24.550	59.350	83.900	1.998	82	153	235	783	+ 155·2	2.180	854	Gran-Almas-Füzitö Localbahn
114.950	94.500	209.450	2.992	113.946	110.921	224.867	3.212	— 6·8	3.264	3.504	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
67.600	93.400	161.000	1.365	58.378	84.205	142.583	1.217	+ 12·2	1.489	1.327	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
112.300	143.200	255.500	2.094	10.083	14.040	24.123	1.206	+ 73·6	2.284	1.315	Háromszéker Localbahnen

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate November 1892	1891	Im Monate November 1892 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate November 1892: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1891: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittliche Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. November 1892	1891
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	. . .	2.400	750	1.200	1.500	2.700	84	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	5.000	1.650	2.500	2.500	5.000	125	3.955	99	+ 26·3	40	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.000	3.450	2.000	5 200	7.200	160	5.183	115	+ 39·1	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.200	1.300	1.600	1.700	3.300	143	3.020	131	+ 9·2	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	3.100	3.400	1.900	5.100	7.000	79	7.229	81	— 2·5	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	3.300	3 300	2.000	4.000	6.000	182	4.441	134	+ 35·8	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	3.450	7.500	3.500	9.000	12.500	98	13.306	104	— 5·8	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	900	550	550	750	1.300	81	1.191	74	+ 9·5	16	16
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	6.200	5.450	3.100	10.900	14.000	246	9.488	166	+ 48·2	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	. . .	3.500	2.300	1.000	3.000	4.000	222	. . . .	. . .	. . .	7	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	5.000	2.000	3.000	3.000	6.000	171	8.203	234	— 26·9	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	350	950	100	1.900	2.000	111	2.242	124	— 10·5	18	18
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	5.000	1.050	2.000	1.500	3.500	75	2.632	56	+ 33·9	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	8.400	3.150	5.050	6.250	11.300	213	11.046	208	+ 2·4	53	53
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	4.400	4.850	5.300	9.700	15.000	250	12.635	210	+ 19·0	60	60
Szekler Bahn	39	39	4.000	1.450	2 000	2.000	4.000	103	2.895	74	+ 39·2	39	39
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	5.350	4.050	5.400	8.100	13.500	125	11.334	105	+ 19·0	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	650	900	250	1.750	2.000	63	3.613	113	— 44·2	32	32
Torontaler Localbahnen	109	109	18.100	6.400	8.500	12.800	21.300	195	21.427	196	— 0·5	109	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	3.400	3.650	1.700	3.800	5.500	172	5.279	165	+ 4·2	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.500	5.900	3.000	6.500	9.500	190	12.562	251	— 24·3	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.100	400	750	600	1 350	36	1.284	34	+ 5·9	37	37
Westungar Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	256	41.000	13.050	16.400	26.100	42.500	143	33.617	131	+ 9·2	297	166
Zagorianer Bahn	116	116	21.100	5.750	9.500	11.500	21.000	181	24.009	207	— 12·6	116	116
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	363	75.085	177.628	40.224	328.084	368.308	959	400.719	1.104	— 13·1	382	363
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.435	28.890	2.225	52.352	54.577	807	82 917	1.227	— 34·2	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	37.934	57.172	12.714	80.964	93.678	793	87.369	740	+ 7·2	118	118
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	106.340	269.021	108.397	620.689	729.086	1.037	697 412	992	+ 4·5	703	703
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	51.732	59.940	29.440	87.450	116.890	360	88.240	271	+ 32·8	325	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	543	7.871	193	8.673	8.866	232	8.793	229	+ 1·3	38·3	38·3
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	5.022	12.796	4.639	29.123	33.762	274	30.164	245	+ 11·8	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	75.175	867	11.950	1.122	13.072	309	11.087	262	+ 17·9	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	25.913	2.446	2.779	1.254	4.033	504	3.698	462	+ 9·1	8	8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	949	13.627	526	17.111	17.637	534	14.101	427	+ 25·1	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.457	830	1.640	1.167	2.807	165	2.894	170	— 2·9	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	26	. . .	6.924	214	1.538	158	1.696	62	. . . .	. . .	. . .	2·5	. . .
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.475	3.876	242	1.675	1.917	564	1.686	496	+ 13·7	3·4	1·7
Kesmárk—Szepes-Béla Localb.	9	. . .	1.403	1.615	241	585	826	92	. . . .	. . .	. . .	4·1	. . .
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	3.540	934	745	1.573	2.318	232	3.132	313	— 25·9	10	10
Löcsethalbahn	9·7	. . .	2.312	684	809	601	1.410	145	. . . .	. . .	. . .	1	. . .
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58·8	53·2	5.480	9.399	978	10.859	11.837	201	10.100	190	+ 5·8	58·8	45·2
Poprádthalbahn	14	14	3.728	4.630	1.052	3.621	4.673	334	4.363	312	+ 7·1	14	14
Szamosthalbahn	222	222	26.857	10.760	17.815	30.708	48.523	219	44.421	200	+ 9·5	222	222
Summe	12.195	11.827	3,073 220	2,495.075	1,706.707	6,662.791	8,369.498	686	8,426.803	713	— 3·8	12.101	11.500
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	15.732	15.571	6,101.423	8,109.360	3,164.126	16,088.776	19,252.902	1.224	19,519.688	1.254	— 2·4	15.688	15.432
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.195	11.827	3,073.220	2,495.075	1,706.707	6,662.791	8,369.498	686	8,426.803	713	— 3·8	12.101	11.506
Hauptsumme	27.927	27.398	9,174.643	10,604.435	4,870.833	22,751.567	27,622.400	989	27,946.491	1.020	— 3·0	27.789	26.938

Oesterreichische

Benennung der Eisenbahnen	1892	1891	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1891 im Ganzen	pro Kilom.	Differenz	1892	1891
Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	1.089		421	. . . .	421	76	162	29	+ 162·1	. . .	. . .

Bosnische und

Benennung der Eisenbahnen	1892	1891	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1891 im Ganzen	pro Kilom.	Differenz	1892	1891
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin**)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
K und k. Bosna-Bahn	269	269	24.386	17.741	22.901	77.492	100.393	373	97.704	363	+ 2·8	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Simin Han	67	67	6.807	8.723	2.493	8.623	11.116	166	12.164	182	— 8·8	67	67
Metkovic-Mostar-Sarajevo	178	178	14.131	5.137	7.331	25.902	33.233	187	22.889	129	+ 45·0	178	178

*) Der Betrieb bleibt während der Winterszeit sistirt.

**) Für den Monat November 1892 ist kein Ausweis eingelangt.

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. November 1892: für Personen und Gepäck	1892: für Güter	1892: im Ganzen	1892: per Kilom.	1891: für Personen und Gepäck	1891: für Güter	1891: im Ganzen	1891: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 11 Monate 1892	1891	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
3.500	4.800	8.300	1.186	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.294	. . .	Hermannstadt-Felcker Localb.
30.050	21.650	51.700	1.292	27.536	15.028	42.564	1.064	+ 21·4	1.409	1.160	Kaschau-Torna L.-B.
18.800	36.400	55.200	1.227	17.371	30.630	48.001	1.066	+ 15 1	1.338	1.163	Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma
15.950	20.650	36.600	1.591	11 593	20.040	31.633	1.375	+ 15 7	1.736	1.500	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
18.050	37.000	55.050	618	15.791	39.654	55.445	622	— 0·6	674	678	Máros-Ludás—Bistritz Localb.
26.650	35.300	61.950	1.877	26.955	32.670	59 625	1.807	+ 3·9	2.047	1.971	Máros-Vásárhely Szász-Regen
48.400	95.200	143 600	1.131	46.174	91.776	137.950	1.086	+ 4·1	1.234	1.184	Matraer Vicinalbahnen
6.950	7.950	14.900	931	6.418	7.354	13.772	860	+ 8·3	1.016	938	Mezötur-Turkever Eisenbahn
38.450	82.150	120.600	2.105	33.523	59.492	93.015	1.631	+ 29·1	2.296	1.779	Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.
3.750	7.050	10.800	1.543	. . . .	. . . . .	. . . . .	. .	. .	1 683	. . .	Petroszény-Lupény Localbahn
33.700	46.100	79.800	2.280	31.147	53.252	84.399	2.411	— 5·4	2.487	2.630	Puszta Tenyö—Kun - Szt. Marton
1.500	25.800	27.300	1.517	842	17.783	18.625	1.035	+ 46·6	1.655	1.129	Ruma-Vrdnik Localbahn
24.600	19.450	44.050	937	21.856	11.935	33.791	718	+ 30·5	1.022	783	Somogy-Szobb-Bárcser Bahn
62.750	69.350	132.100	2.492	56.690	60.487	117.177	2.210	+ 12·8	2.718	2.411	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
54.000	121 600	175.600	2.927	46.857	113.151	160.008	2.566	+ 9·8	3.193	2.908	Száthmar-Nagybányaer Localb.
25.250	21.450	46.700	1.197	20.573	20.323	40.896	1.048	+ 14.2	1 306	1 143	Székler Bahn
55.250	87.450	142.700	1.333	51.169	86.087	137.256	1.282	+ 4·0	1.454	1.398	Szilágyságer Eisenbahn
3.350	20 400	23.750	742	3.222	14 649	17.871	558	+ 33·0	809	608	Taraczthal-Bahn
85.850	133.450	219.300	2.012	59.271	128.006	187.277	1.718	+ 17·1	2.195	1.874	Torontaler Localbahnen
19.450	27.050	46.500	1.453	17.575	26.524	44.099	1.378	+ 5·4	1.585	1.503	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
26.850	87.150	114.000	2.280	20.333	98.765	119.098	2.381	— 4·2	2.487	2.597	Vinkovce-Breskaer Bahn
8.000	5.550	13 550	366	5.659	4 267	9.926	268	+ 36·6	399	292	Warasdin-Golubovecer Localb.
189.100	227.200	416.300	1.402	92.283	113.805	206.088	1.241	+ 13 0	1.529	1.354	Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)
134 300	115.600	249.900	2 154	128.417	127.022	255.439	2.202	— 2·2	2.350	2.402	Zagorianer Bahn
											II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
600.529	3,262.968	3,863.497	10.114	583.492	3,010.154	3,593.646	9.900	+ 2·2	11.034	10.799	Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungarische Strecken
25.298	712.639	737.937	10.916	87.258	728.628	815.886	12.069	— 9·6	11.908	13.166	Mohács-Fünfkirchner Bahn
155.625	600.435	756.060	6.407	128.558	615.222	743.780	6.303	+ 1·7	6.989	6.866	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
1,415.172	4,985.332	6,400.504	9.105	1,395.076	5,082.531	6,477.607	9.215	— 1·2	9.933	10.053	Südbahn-Gesellschaft ungarische Linien
											Selbstständige Localbahnen:
306.080	677.500	983.580	3.026	263.910	619.030	882.940	2.717	+ 11·4	3 301	3.064	Arader u. Csánader vereinigte E.
2.809	98.506	101.315	2.645	2.725	95.589	98.314	2.567	+ 3·2	2.885	2.800	Belišče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn
70.832	297.748	368.580	2.997	67.265	284.044	351.309	2.856	+ 4 9	3.270	3.116	Bárcs-Pakracer Eisenbahn
156.079	11.200	167.288	3.964	142.316	5.098	147.414	3.493	+ 13·5	4.324	3.811	Budapester Localbahnen
37.514	12.787	50.301	6.287	35 172	9.790	44.962	5.620	+ 11·9	6.859	6.131	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
8.018	152.486	160.504	4.864	7.464	152.256	159.720	4.840	+ 0·5	5.306	5.280	Gölnitzthal-Bahn
20.151	13.792	33.943	1.997	21.864	12.292	34.156	2.009	— 0·5	2.179	2.192	Güns-Steinamanger Vicinalbahn.
1.538	158	1.696	678	. . . .	. . . .	. . . . .	. . .	. .	739	. . .	Haraszti-Ráczkeve Localbahn
2.417	7.779	10.196	2.999	1.078	2.337	3.415	2.009	+ 49·3	3.271	2.191	Holics-Gödinger Localbahn
2.491	2.469	4.960	1.210	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.320	. . .	Késmárk—Szepes-Béla Localb.
11.710	18.063	29.773	2.977	11.234	19.231	30.465	3.046	— 2·3	3.247	3.323	Keszthély-Balaton Szt. György Lb.
809	601	1.410	1.410	. . . .	. . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.530	. . .	Löcsethalbahn
11.036	122.218	133.254	2.266	4.935	104.799	109.734	2.428	— 6·7	2.472	2.914	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
15.189	29.755	44.944	3 210	15.862	29.341	45.203	3.229	— 0·6	3.502	3.522	Poprádthalbahn
211.746	275.404	487.150	2.194	201.087	258 847	459.934	2.072	+ 5·9	2.394	2.261	Számosthalbahn
1,665.115	63,745.194	85,410.309	7.058	19,980.731	60,326 342	80,307.073	6.980	+ 1·1	7.699	7.615	**Summe**
											Recapitulation.
7,472.055	145,641.106	193,113.161	12.310	47,320.995	154,448.891	201,769.886	13.075	— 5·9	13.429	14.264	**Summe der österr. Eisenbahnen**
1,665.115	63,745.194	85.410.309	7 058	19,980.731	60,326.342	80,307.073	6.980	+ 1·1	7.699	7.615	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
9,137.170	209,386.300	278,523.470	10.023	67,301.726	214,775.233	282,076.959	10.471	— 4·3	10 934	11.423	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

für Personen und Gepäck 1892	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck 1891	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1892	1891	Name
. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
56.506	97	56.603	. . .	59.333	68	59.491	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

für Personen und Gepäck 1892	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck 1891	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1892	1891	Name
. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
261.564	711.592	973.156	3.618	240.279	696.149	936.428	3.481	+ 3·9	3.947	3.797	K. u. k. Bosna-Bahn
											Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen.
27.848	85.301	113.149	1.689	27.645	91.939	119.584	1.785	— 5·4	1.843	1.947	Doboj—Simin-Han
93.078	239.250	332.328	1.867	56.697	127.280	183.977	1.287	+ 45·1	2.037	1.404	Metković-Serajevo

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate November 1892 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen, mit den analogen Ziffern des Jahres 1891 ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen im November des Jahres 1892 mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1891 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . + 22.203 Personen und + 16.044·— fl.
Ergänzungsnetz . . . + 2.788 " " + 7.230·— "
Südnordd. Verbindungsbahn + 7.963 " " + 4.462·— "

Werden bei den Einnahmen die buchhalterischen Richtigstellungen, die bis Ende August 1892 beim garantirten Netze einen Zuschlag von fl. 12.930, beim Ergänzungsnetze einen Zuschlag von fl. 6818, bei der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn einen Zuschlag von fl. 2768 nöthig machten, berücksichtigt, dann ergibt sich ein dem Personentarife zuzuschreibendes ungünstiges Verhältniss zwischen Leistung und Einnahme.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen im November des Jahres 1892 mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1891 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 18.370 t — 16.100·— fl
" " Ergänzungsnetz + 969 t — 34.692·— "
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . + 11.772 t + 12.656·— "

Der Einnahmen-Ausfall beim garantirten und Ergänzungsnetze rührt von der Abnahme der auf längeren Strecken laufenden Güter her, während die Einnahmen-Steigerung bei der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn auf den stärkeren Verkehr in niederschlesischer Kohle zurückzuführen ist.

Stauding-Stramberger Localbahn. Der im Monate November 1892, ungeachtet einer Mehrbeförderung von 2478 t Gütern aller Gattungen, resultirende Ausfall per fl. 1111 erscheint durch die mit 1. Jänner 1892 zur Einführung gelangten ermässigten Tarife begründet.

Südbahn-Gesellschaft. Der Monat November 1892 weist auf den gesammten Linien der Südbahn-Gesellschaft im Vergleiche zu demselben Monate des Jahres 1891 eine Mehreinnahme von fl. 154.856 aus; davon entfällt auf den Personenverkehr ein Plus von fl. 14 768 und auf den Frachtenverkehr ein solches von fl. 140.088, welch' letzteres hauptsächlichst einem lebhafteren Verkehre der heimischen Häfen Triest und Fiume zuzuschreiben ist.

Von den Local- und Pachtbahnen erzielten die Wien-Pottendorf-Wr.Neustädter, Bárcs-Pakraczer Bahn und die Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben ein schliessliches Plus in ihren Einnahmen.

Die Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, die Vicinalbahn Güns-Steinamanger, ferner die Leoben-Vordernberger und Graz-Köflacher Bahn schliessen mit einem Ausfall in den Einnahmen ab, welcher sich bei den letztgenannten beiden Bahnen auf fl. 3451, bezw. fl. 6.620 beziffert, während derselbe bei den anderen Bahnen nicht bedeutend ist.

Die Localbahn Mödling-Hinterbrühl erzielte eine Mehreinnahme von fl. 103.

Die definitive Abrechnung der Einnahmen des Jahres 1892 reicht bis Ende August.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate November 1892 wurden gegenüber den Ergebnissen des gleichen Monates vom Jahre 1891 fl. 5410 Mehreinnahmen erzielt, von welchen fl. 2996 den Personen- und fl. 2414 den Güterverkehr betreffen.

Aus der Periode vom 1. Jänner bis 30. November 1892 resultiren gegenüber dem Jahre 1891 aus dem Gesammtverkehre fl. 33.753 Mehreinnahmen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie St. Pölten—Leobersdorf: Industriegeleiseanlage von der Station Scheibmühl zum Cementwerke des A. Curti: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Herstellung einer Industriegeleiseanlage von der Station Scheibmühl der k. k. Staatsbahnlinie St. Pölten—Leobersdorf zu dem Cementwerke des A. Curti für den 5. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Dr. von Fritbeis betraut.
[G.-I.-Z. 22.256 ex 1892.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Schleppbahn zur Rückel'schen Glasfabrik: Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 8. November 1892 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung einer normalspurigen, aus der Station Langenau abzweigenden und zur Glasfabrik des Anton Rückel führenden Schleppbahn der Bauconsens ertheilt.
[5. December 1892, Z. 60.448.]

— (Waarenmagazin in der Station Rumburg.) In der Station Rumburg wird für Zwecke des Robert Menzel ein Waarenmagazin errichtet. [1. December 1892, Z. 59.309.]

— (Herstellung einer Drehe in der Station Stranow.) Zum Zwecke des besseren Umkehrens der Fuhrwerke wird bei der Zufahrtstrasse nächst der bestehenden Brückenwaage in der Station Stranow eine Drehe hergestellt.
[10. December 1892, Z. 60.960.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth: Schuppen in Beraun.) In der Station Beraun werden Holz- und Kohlenschuppen für Zwecke des Max Herget anlässlich der Errichtung einer Laderampe für die neuen Kalköfen hergestellt. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 144, pag. 2141.)
[14. December 1892, Z. 61.652.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Kohlenschuppen in der Station Prag [Smichow].) In der Station Prag (Smichow) wird für Zwecke der Firma E. Steiner & Comp. ein Kohlenschuppen hergestellt.
[7. December 1892, Z. 50.855.]

— (Linie Lužna-Lischan—Rakonitz: Brückenwaage in Rakonitz.) In der Station Rakonitz wird eine Brückenwaage für Zwecke des Kohlenhändlers Leopold Taussig hergestellt. [14. December 1892, Z. 52.886.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

3. Jänner. Wegen Schneeverwehung Verkehr auf den Localbahn-Strecken Bruck—Hainburg, Enzersdorf bei Staatz—Poysdorf und Klein-Schwechat—Mannersdorf bis auf Weiteres eingestellt.

3. Jänner. Wegen Schneeverwehungen wird Güteraufnahme für Wien St. E. G. loco und transit bis auf Weiteres sistirt, ferner der Güterzugsverkehr in der Strecke Wien—Bruck a. d. L. bis auf Weiteres eingestellt.

4. Jänner. Wegen Verkehrsstörung auf der kgl. ungar. Staatsbahn unterhalb Marchegg Lastzugsverkehr in der Strecke Stadlau—Marchegg eingestellt.

4. Jänner. Wegen Schneeverwehung Zugsverkehr in der Localbahn-Strecke Landskron—Rudelsdorf eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

4. Jänner. Verkehr auf der Localbahn Drösing—Zistersdorf wegen Schneehindernissen eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft:

3. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste in der Strecke Nabresina—Cormons der Frachtenverkehr, in den Strecken Laibach—Triest und St. Peter—Fiume der Gesammtverkehr bis auf Weiteres, ebenso auch der Verkehr auf der elektrischen Bahn Mödling—Hinterbrühl eingestellt werden.

4. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Liesing—Kaltenleutgeben, ferner der Frachtenverkehr in den Strecken Wien—Wr.-Neustadt, Meidling—Pottendorf—Wr.-Neustadt und Steinbrück—Agram eingestellt.

Ausland.

Grossbritannien. (Veränderung der Bahnverhältnisse von 1871 auf 1891.) Eine kürzlich erschienene Publication von Mr. Price Williams enthält interessante Vergleiche zwischen den Bahnverhältnissen Grossbritanniens im Jahre 1871 und jenen des Jahres 1891 in Bezug auf Bahnlänge, Attractionsgebiet und Einnahmen der einzelnen Bahnen.

Im Nachstehenden werden einige Daten für die wichtigsten Bahnlinien des Landes wiedergegeben:

Benennung der Bahnverwaltung	Eröffnete Bahnlänge			Attractionsgebiet in Quadratmeilen			Eröffnete Bahnlänge im Verhältnisse zum Attractionsgebiete			Gesammteinnahmen pro 1891 in Pfund Sterling excl. Verschiedenes, Dampfschiffe etc.		
	engl. Meilen		pCt. Zuwachs	Quadratmeilen		pCt. Zuwachs	pro 10 Quadratmeilen		pCt. Zuwachs	im Ganzen	per Meile eröffneter Bahn	pro Quadratmeile Attractionsgebiet
	1871	1891		1871	1891		1871	1891				
Great Eastern	820	1.104	34·30	5.634	5.482	— 2·70	1·46	2·01	37·67	3,931.393	3.561	717
Great Northern	576	875	51·91	3.220	3.389	+ 5.25	1·79	2·58	44·18	4,378.108	5.004	1.291
Great Western	1.718	2.499	45·46	12.019	11.954	— 0·54	1·43	2·09	46·15	8,764.772	3.507	733
London und Brighton	345	439	27·25	1.374	1.503	+ 9·39	2·51	2·93	16·73	2,453.185	4.887	1.427
London, Chatham und Dover	140	188	27·89	478	589	+ 23·22	3·08	3·19	3·57	1,279.607	6.506	2.173
London und North-western	1.470	1.936	31·50	6.174	7.081	+ 13·67	2·38	2·76	15·90	11,824.174	6.108	1.685
Lancashire und Yorkshire	428	523	22·20	1.295	1.206	— 6·87	3·50	4·32	30·91	4,358.831	8.334	3.614
London und South-western	669	958	43·20	3.989	4.868	+ 22·40	1·68	1·97	17·16	3.425.185	3.575	704
Manchester, Sheffield und Lincolnshire	340	398	10·40	1.444	1.450	+ 0·42	2·38	2·74	15·13	2,461.746	6.185	1.698
Midland	1.008	1.520	50·79	4.573	5.772	+ 26·20	2 20	2·65	29·54	9,500.702	6.557	1.646
North Eastern	1.314	1.634	24·35	6.908	6.842	— 0·95	1·90	2·39	25·79	7,023.851	4.299	1.027
South Eastern	327	398	21·70	1.548	1.448	— 6·40	2·11	2·74	29·80	2,069.200	5.199	1.429
North Staffordshire	185	199	7·57	701	644	— 8·13	2·64	3·11	17·80	699.461	3.575	1.082
Furness	99	148	49·50	617	548	— 11·18	1·61	2·69	67·08	470.504	3.240	875
Cambrian	178	270	53·37	1.564	1.506	— 3·70	1·14	1·81	58·70	251.170	920	167
Für alle Bahnen von England und Wales incl. oben nicht angeführter kleinerer Bahnlinien und Verwaltungen	10.859	14 285	31·65	58.320	58.320	—	1·86	2·45	31·71	66,671.503	4.710	1·154

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Castore“ von Santos.) Dieser Dampfer von 1146 Tonnen Gehalt ist am 15. November 1892 nach 38tägiger Fahrt mit fünf Passagieren und 1568 Gewichtstonnen Ladung von Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Santos 1,150.500 kg Kaffee; aus Rio de Janeiro 410.040 kg Kaffee, 100 kg Palmenfasern; aus Bahia 7101 kg Cacao. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,564.414 fl. ö. W.

Deutsches Reich. (Nord-Ostseekanal.) Die Denkschrift, betreffend die Bau- und Geldlage bei dem Nord-Ostseekanal, ist dem deutschen Reichstag zugegangen. Nach derselben sind in 5 Baujahren bis jetzt rund 52 Millionen Cubikmeter Bodenmasse ausgehoben worden. Die grossen Schleussen bei Holtenau, Rendsburg und Brunsbüttelhafen sind in Mauerwerk ausgeführt und so gefördert, dass auf ihre rechtzeitige Fertigstellung gerechnet werden kann. An den Thoren sowie den maschinellen Einrichtungen für diese Schleussen wird gearbeitet. Verschiedene Nebenanlagen, wie Ent- und Bewässerungsanlagen, sind hergestellt. Mit der Abdeckung der Böschungen ist man auf der ganzen Kanalstrecke beschäftigt. Die Hochbrücke bei Grünenthal ist ausgeführt und dem Eisenbahnverkehr übergeben. Nachdem im Jahre 1891 die Absenkung des Wasserspiegels von der Scheitelstrecke des Eiderkanals stattgefunden hat, wird in diesem Winter mit der Senkung des Wasser auf einer grösseren Strecke des alten Kanals fortgefahren werden. Auf einigen Strecken des neuen Kanals findet bereits an Stelle des Eiderkanals ein Betrieb für die kleinere Schiffahrt statt. Zu Anfang October 1892 waren 5868 Arbeiter an dem Kanal beschäftigt. Bis zum October 1892 waren von dem Baufonds verausgabt 8,176·413 M. Zur Ausführung bereits begonnener Arbeiten und Lieferungen ist ferner verfügt über 35,590·887 M. Noch nicht begonnene Arbeiten und Lieferungen sind veranschlagt im Betrage von 40,437.437 M., zusammen 156,204.737 M. Es besteht nach wie vor die Aussicht, dass der Kanal im Jahre 1895 dem Verkehr wird übergeben werden können.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn-Directoren-Conferenz. (Vorsitz im Jahre 1893.) Mit 1. Jänner 1893 ist der Vorsitz und die Geschäftsführung der Eisenbahn-Directoren-Conferenz für die Dauer eines Jahres auf die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft übergegangen. [Z. 56.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 20. December 1892 dem öffentlichen Verkehre übergebene 33·93 km lange Strecke Wriezen—Jädickendorf ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtiget, die Lieferung der nachbenannten Fahrbetriebsmittel und Reservegarnituren im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

I. Locomotiven und Tender:

4 Stück zweifach gekuppelte Schnellzugslocomotiven mit Truckgestellen Serie 4,
13 Stück dreifach gekuppelte Lastzugslocomotiven Serie 56,
5 Stück dreifach gekuppelte Lastzugslocomotiven Serie 59 (Verbund-System),
13 Stück vierfach gekuppelte Lastzugslocomotiven Serie 73,
35 Stück dreiachsige Tender Serie 36,
1 Reserve-Rädergarnitur für Locomotiven Serie 56,
1 Reserve-Rädergarnitur für Locomotiven Scrie 59.

II. Personenwagen der Localzugstype (2 achsig):

2 Stück I./II. Classe Serie AB/i mit Spindelbremse,
4 Stück I./II. Classe Serie AB/i ohne Bremse,
66 Stück III. Classe Serie C/i mit Spindelbremse,
73 Stück III. Classe Serie C/i ohne Bremse.

III. Dienstwagen:

1 Stück zweiachsigen Post-Conducteurwagen Serie F/k ohne Bremse,
12 Stück zweiachsige Conducteur- und Gepäckswagen Serie D/e mit Spindelbremse.

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel und Reserven hat auf Grund der allgemeinen, sowie der diesbezüglichen, besonderen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. österreichischen Staatsbahnen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unter-Abtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen, oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Die Locomotiven und Tender sind für Dampfheizung und Vacuumbremse einzurichten und mit Geschwindigkeitsmesser auszurüsten; letztere Apparate werden dem Ersteher einer Locomotivlieferung franco Fabrik übergeben.

Für die Locomotivkessel (Steh- und Langkessel) darf nur Ima steirisches Schweisseisen zur Verwendung kommen.

Sämmtliche Wagen sind mit Speichenrädern oder mit gewalzten oder geschmiedeten Scheiben mit aufgezogenen Radreifen zu liefern.

Alle Wagen sind für Dampfheizung, und die Wagen I./II.-Classe, sowie die Dienstwagen mit elektrischem Intercommunications-Signal (System Rayl) einzurichten,

Ein Theil der Wagen III. Classe wird gleichfalls mit letzterer Einrichtung auszuführen sein.

Die Wagen mit Spindelbremse sind mit Vocuumbremse, die Wagen ohne Bremse mit Vacuumleitung zu versehen.

Die Personenwagen I./II. Classe und die Post-Conducteurwagen sind für Oelgas- und für Oelbeleuchtung, die Wagen III. Classe zum Theil für Oelgas- und Oelbeleuchtung, zum Theil nur für Oelbeleuchtung auszurüsten.

Die Conducteur- und Gepäckswagen erhalten nur Lampen für Oelbeleuchtung.

Die Dienstwagen erhalten ausser der Dampfheizung noch eine Beheizung durch Oefen.

Sämmtliche Wagen erhalten Aborte mit Wasserspülung.

Es werden folgende, äusserste Liefertermine festgesetzt:

ad I.	für 4 Stück Schnellzugslocomotiven	31. Mai 1893
	„ 31 „ Lastzugslocomotiven	31. August 1893
	„ 4 „ Tender	31. Mai 1893
	„ 31 „ „	31. August 1893
	Reservegarnituren	31. August 1893
ad II.	6 Stück Personenwagen I./II. Cl.	30. April 1893
	139 „ „ III. „	15. Mai 1893
ad III.	13 Stück Dienstwagen	30. Juni 1893

Für die obgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: **„Offerte auf Lieferung von Locomotiven“ beziehungsweise „von Tender“, „Personenwagen“ oder „Dienstwagen“ bis zum 28. Jänner 1893 Mittags 12 Uhr** im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags im Bureau der Unter-Abtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattungen und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel und Reservegarnituren, sowie die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge und der Reserven pr. Stück, beziehungsweise pr. Reservegarnitur, in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift, franco aller Fracht, Zoll, Patentgebühren etc., loco einer, zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen anzugeben.

Für die Locomotiven und für die Tender ist der Preis, einschliesslich der completten Ausrüstung, und für alle Gattungen Fahrbetriebsmittel einschliesslich der Räderpaare anzugeben.

Für die Personenwagen III. Classe sind folgende Preise anzugeben:

a) für Wagen mit Bremse, mit Oelbeleuchtung ohne elektrischem Intercommunications-Signal;
b) für Wagen mit Bremse, mit Oelbeleuchtung, mit elektrischem Intercommunications-Signal;
c) für Wagen mit Bremse, mit Oelbeleuchtung und Oelgasbeleuchtung ohne elektrischem Intercommunications-Signal;
d) für Wagen mit Bremse, mit Oelbeleuchtung und Oelgasbeleuchtung, mit elektrischem Intercommunications-Signal;
e) für Wagen ohne Bremse, mit Oelbeleuchtung ohne elektrischem Intercommunications-Signal;
f) für Wagen ohne Bremse, mit Oelbeleuchtung mit elektrischem Intercommunications-Signal;
g) für Wagen ohne Bremse, mit Oelbeleuchtung und Oelgasbeleuchtung ohne elektrischem Intercommunications-Signal;
h) für Wagen ohne Bremse, mit Oelbeleuchtung und Oelgasbeleuchtung, mit elektrischem Intercommunications-Signal.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen, in jedem Falle sind aber die Liefertermine für die Theil-Lieferungen oder die ganze Parthie in dem Offerte deutlich anzugeben.

In dem Offerte muss, entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen der Offerte beigeschlossen sein (die Offertbeilagen müssen pro Bogen mit je 50 kr. Stempel versehen sein).

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen, Siederohre, Radsterne oder Radscheiben und für Kesselbleche anzuführen, und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 15. März 1893 im Worte bleibt.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes, den Erlag einer Caution in der Höhe von 10% des Verdienstbetrages im Sinne des Artikel 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten, und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferners vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, am 30. December 1892.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Einschränkung der für Getreide- p. p. Transporte eingeführten Erhöhung der Frachtsätze.

Die mit Nachtrag I vom 1. Jänner 1893 zum Ausnahmetarife für Getreide etc. eingeführten geänderten Bestimmungen des Punktes VII: „Ueber die Anwendung der Frachtsätze dieses Tarifes" finden auf Sendungen, welche noch vor dem 1. Jänner 1893 aus Russland in Brody oder Podwołoczyska angelangt sind, auch dann keine Anwendung, wenn die Weiterbeförderung ab den beiden Grenzstationen oder ab den Reexpeditionsstationen Tarnopol, Lemberg oder Krakau erst in der Zeit vom 1. Jänner 1893 an erfolgt. Auf derartige Sendungen werden, wenn die Weiterbeförderung innerhalb der tarifmässig gestellten Frist stattfindet, auch noch weiters die in den Tariftabellen des Haupttarifes enthaltenen Frachtsätze im Sinne der bisherigen Fassung des Punktes VII der besonderen Bestimmungen (Seite 9 des Haupttarifes) ohne Erhöhung angewendet.

Wien, am 28. December 1892. [7]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Güterverkehr zwischen der Böhmischen Nordbahn und den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Mit Giltigkeit vom 15. Jänner 1893 tritt zu dem ab 1. August 1892 giltigen Tarif für oben bezeichneten Güterverkehr der Nachtrag I in Kraft, welcher bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden kann.

Dieser Nachtrag enthält ausser den schon mit Berichtigungsblatt publicirten Druckfehler-Berichtigungen noch die Ausserkraftsetzung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. XII mit 15. Februar 1893.

Wien, am 31. December 1892. [8]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
zugleich im Namen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Wiedereinführung normaler Ladefristen.

Die mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen Z. 18.508/III vom 24. October 1892 mit 7. November 1892 verfügte Herabsetzung der den Parteien für das Ein- und Ausladen von Güterwagen tarifmässig zugestandenen Frist auf sechs Tagesstunden wird vom 4. Jänner 1893 an aufgehoben und tritt demnach mit diesem Tage für das Verladen, resp. das Ausladen die nunmehrige tarifmässig mit fortlaufend 24 Stunden festgesetzte Frist hinsichtlich der genannten Gütersendungen in Kraft.

Wien, am 2. Jänner 1893. [9]

Personenverkehr.

Aenderungen der Bestimmungen in nachbenannten directen Personentarifen.

In Folge der Einführung des neuen Betriebsreglements vom 1. Jänner 1893 werden alle in den nachbezeichneten Tarifen enthaltenen allgemeinen Bestimmungen, welche mit dem neuen Betriebsreglement nicht im Einklange stehen, mit 1. Jänner 1893 aufgehoben:

1. Im Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. März 1892.
2. Im Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft und Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. März 1892.
3. Im Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft und Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. März 1892.
4. Im Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Mährisch-schlesischen Centralbahn und Stationen der k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. März 1892.
5. Im Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und Stationen der priv. Oesterr. ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. März 1892.

Wien, am 31. December 1892. [10]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Innsbruck—Hall i. T.

Aenderungen im Personentarife.

Mit 1. Februar 1893 tritt eine Erhöhung der Dauerkartenpreise ein.

Ferner werden die ermässigten Karten für die I. und II. Zone, welche gegenwärtig 3, bezw. 4 kr. ö. W. kosten, in Hinkunft mit der vollbezahlten Karte der I. Zone (5 kr. ö. W.) gleichgestellt.

Exemplare dieses Tarifes sind in der Station Berg Isel um den Preis von 20 kr. erhältlich. [11]

Wilten bei Innsbruck, am 3. Jänner 1893.

Sonstige Nachrichten.

Ausnahmetarif für den Export von Bau- und Nutzholz u. s. w. aus Bayern nach Romanshorn transit, Genf transit und Verrières transit vom 1. März 1883. (Anwendung desselben auf Sendungen nach Romanshorn loco etc.) Mit sofortiger Wirksamkeit gelten die Frachtsätze für Romanshorn transit auch für Romanshorn loco und finden allgemein Anwendung auf Sendungen, welche ausweislich der Zollpapiere nach der Schweiz und weiterhin bestimmt sind und nicht nach Deutschland zurückkehren.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zngeständnisse eingereicht wird, werden znr Decknng der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
47	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz	Berhometh a/S.	Kolomea	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für mindestens die Tragkraftsziffer der zur Verladung verwendeten Wagen	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	33	21	12	Im Kartirungswege		
				Czudin					27	18	9			
				Komarestie-Slob.					28	18	10			
				Lukawetz a/S.					32	19	13			
				Panka					27	18	9			
				Petroutz a/S.					24	15	9			
				Storozynetz					24	15	9			
				Zadowa					30	18	12			
				Berhometh a/S.	Zabłotów				31	21	10			
				Czudin					25	18	7			
				Komarestie-Slob					26	18	8			
				Lukawetz a/S.					30	19	11			
				Panka					25	18	7			
				Petroutz a/S.					22	15	7			
				Storozynetz					22	15	7			
				Zadowa					28	18	10			
				Berhometh a/S.	Sniatyn				29	21	8			
				Czudin					23	18	5			
				Komarestie-Slob.					24	18	6			
				Lukawetz a/S.					28	19	9			
				Panka					23	18	5			
				Petroutz a/S.					20	15	5			
				Storozynetz					20	15	5			
				Zadowa					26	18	8			
				Berhometh a/S.	Sopów				35	22	13			
				Czudin					29	18	11			
				Komarestie-Slob.					30	18	12			
				Lukawetz a/S.					34	21	13			
				Panka					29	17	12			
				Petroutz a/S.					26	16	10			
				Storozynetz					26	16	10			
				Zadowa					32	19	13			
				Berhometh a/S.	Peczenizyn-Szczepanowski				38	23	15			
				Czudin					32	19	13			
				Komarestie-Slob.					33	20	13			
				Lukawetz a/S.					37	22	15			
				Panka					32	19	13			
				Petroutz a/S.					29	18	11			
				Storozynetz					29	18	11			
				Zadowa					35	21	14			
				Berhometh a/S.	Sloboda rungurska Grube				41	26	15			
				Czudin					35	21	14			
				Komarestie-Slob.					36	22	14			
				Lukawetz a/S.					40	25	15			
				Panka					35	21	14			
				Petroutz a/S.					32	20	12			
				Storozynetz					32	20	12			
				Zadowa					38	23	15			
48	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Mährisch-schlesischen Centralbahn	Eisenschlacken	Friedland a/Mohra	Troppau transit	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	19·6 kr.	15·5 kr.	4·1 kr	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
49	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Sand aus Position E. 20, der Güterclassification des Tariftheiles I	Zolkiew	Lemberg transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens mit direct nach einer rumänischen Station, bezw. einer ungar.-rumänischen Grenzstation lautenden Frachtbriefen. Verladung in unverpacktem Zustande und auf offenen Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	12·8 kr.	11 kr.	1·8 kr.	Im Kartirungswege		
50	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art als Frachtgut	Bakov (B.N.B.) Reichenberg (Oe.N.W.B.)	Genf transit oder umgekehrt	1. Frachtzahlung für mindestens 7000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. 2. Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Stationen der Linien Bourg-Charolles-Moulins-Montlucon-Guéret-Limoges-Périgneux-Mussidan-Coutras-Libourne-Bordeaux und südlich bestimmt sein, bezw. von diesen Stationen herstammen. 3. Ausgeschlossen von der Anwendung dieser Frachtsätze sind jene Artikel, welche auf Grund des Reglements für den Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Verkehr zur Beförderung überhaupt nicht oder nur bedingungsweise zugelassen werden.	Vom 1. Jänner 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893			Francs Gold für 1000 kg 56·57 59·47		Im Kartirungswege		

51 — Oesterr. Nordwestbahn — betheiligten Verwaltungen

Elbe-Umschlagsverkehr.

Der im Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich ddto. 1. Jänner 1893 auf Seite 178 angeführte Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 2 per 11 Pfg. pro 100 kg für Zucker aller Art im Verkehre zwischen Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz einerseits und Aussig St.E.G. und Oe.N.W.B., sowie Schönpriesen andererseits findet im Rückvergütungswege auch auf jene Rohzucker-Sendungen Anwendung, die in den Bahnhöfen in Tetschen und Bodenbach eingelagert und von dort nach einer Zuckerraffinerie in Aussig oder Schönpriesen rückbefördert werden.

52 — Oesterr. Nordwestbahn — betheiligten Verwaltungen

Elbe-Umschlagsverkehr.

Die im

Elbe-Umschlagstarife für Westösterreich vom 1. October 1891,
Elbe-Umschlagstarife Südwestrussland-Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz vom 15. August 1886 sammt Nachträgen I—V,
Elbe-Umschlagstarife Südwestrussland-Dresden-Elbequai vom 15. August 1886 sammt Nachträgen I—IV,
Elbe-Umschlagstarife Rumänien-Laube vom 1. Jänner 1888 sammt Nachträgen I—III,
Elbe-Umschlagstarife Ungarn-Laube vom 1. September 1885 sammt Nachträgen I—XIV,
Elbe-Umschlagstarife Ungarn-Dresden-Elbquai vom 1. September 1885 sammt Nachträgen I—XIII

enthaltenen Ausnahmetarife, welche im Rückvergütungswege Anwendung finden, bleiben bis auf Weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1893 in Kraft.

Die in den bezüglichen Controlvorschriften angeführten Documente sind bis längstens Ende April 1894 in Vorlage zu bringen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
53	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Ostrauer und oberschlesische Kohle und Coaks	den Versandtstellen der directen Tarife vom 1. April 1888 und vom 1. Jänner 1892 via Holubitz	Königsfeld Rečkovitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Kohlentarif	Verschieden		2 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1894 vorzulegen	Das Abladen haben die Parteien zu besorgen
54	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Raffinadezucker	Schönpriesen	Bodenbach St.E.G. transit	Mit der Bestimmung nach Hamburg. Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1893	Localtarife	kr. ö. W. 12·4	Pfge. 11		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse über den Transport nach Bodenbach, resp. nach Tetschen, sowie der Duplicat-Frachtbriefe über die Weiterbeförderung per Bahn nach Hamburg, bezw. der Schiffsladescheine über die Weiterbeförderung per Elbe nach Hamburg, welche Documente längst. bis Ende Juni 1894 einzusenden sind	
				Aussig St.E.G.					13·2	11				
				Aussig Oe.N.W.B.	Tetschen Oe.N.W.B. transit				13·2 .	11				
55	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Kohle, Coaks u. Briquetts	Segen-Gottes	Mähr.-Trübau (via Böhm.-Trübau)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	45 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
56	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		H o l z a) des Specialtarifes 2 b) der Classe C	Prag (Hrahovka) transit (für Sendungen von Zbirov u. Holoubkau)	Schönpriesen	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Theil II — Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	Kreuzer ö. W. ad a) 36·3 ad b) 30·7	ad a) und b) 26·1	ad a) 10·2 ad b) 4·6	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Absender lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1894 vorzulegen	
57	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, roh und raffinirt, Blau- u. Grünöl, mineralische Schmieröle, Schwefelsäure-Abfallwasser und Mineraltheer	Elbeteinitz	Absdorf-Hippersdorf	Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum; Aufrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen des vom 1. September 1891 giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum etc.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. 47		Im Kartirungswege		
					Budweis					35				
					Gmünd					36				
					Göpfritz-Gr.-Siegharts					41				
					Krems					48				
					Ober-Cerekve					30·2				
					Patzau					32				
					Sobieslau					31				
					Wessely a. d. L.					32				
					Wodnian					36				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
58	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen, Eisenbahn Wien-Aspang, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Wein und Weinmost	Kismárton-Szárazvám	Wien-Lagerhaus	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Westungar.-Niederösterr. Verbandstarif, giltig vom 1. November 1892	Variabel	32·2	Variabel	Rückvergütung	Gegen Vorlage der auf Namen der reclamirenden Partei als Aufgeber lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. bei Aufgabe in vollen Wagenladungen der Duplicat-Frachtbriefe, bis spätestens Ende Februar 1894	
					Wien K.E.B.					31·2				
					Wien Matzleinsdorf, Wien E.W.A., Wien St.E.G., Klein-Schwechat					26·2				
59			Kohle und Coaks	Segen-Gottes	Eszterháza-gyár	Frachtzahlung für das Ladegewicht des zum Transporte verwendeten Wagens		Directer Tarif vom 1. Jänner 1892	55	50·5	4·5		Vorlage der auf Namen des Aufgebers lautend. Original-Frachtbriefe	
60	Südbahn-Gesellschaft		Steine, roh bearbeitet, als: Würfel-, Leistensteine, Platten und Bruchsteine, dann Stiegenstufen	Csakathurn	Oedenburg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen u. pro Frachtbrief. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die bezüglichen Bestimmungen der Serie XIII des Südbahntarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	44·0	37	7·0	Im Kartirungswege		
					Marburg				22·0	18	4·0			
					Barcs				29·4	23	6·4			
									kr. excl. Mgb. bezw. incl. ung. Transportsteuer		kr.			
61	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Magnesia Kalkstein	Mitterdorf	Prag Smichov B.E.B. (für Wejhybka)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Frachtbrief. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	73	64	9	Im Kartirungswege		
				Klamm					65	62	3			
									kr. excl. Mgb.		kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
62	Südbahn-Gesellschaft		Blochhölzer (Sägeklötze), auch über Wagenlänge, ferner Rundhölzer minderer Dimensionen, wie 2 bis 2½ m lange Einfriedungs-Säulen (10 bis 15 cm Durchmesser), Waldlatten, Rundstangen (10 bis 15 cm Durchmesser) mit diversen Längen	Südbahn-Stationen	Kotor-Also-Domborn loco	**Bei Expedition eines Minimalquantums von 3000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro jeden verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Die Blochhölzer müssen zum Verschneiden in Kotor-Also-Domboru bestimmt sein. Die Parteien haben das Auf- und Abladen innerhalb der tarifmässig festgesetzten Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen	Bis Ende December 1893	Temporärer Anhang zum Südbahn-Tarife vom Jahre 1892	Auf Entfernungen über 100 km 0·14 kr. ö. W. N. pro 100 kg und 1 km unter Aufrundung der Kreuzerbruchtheile auf ganze Kreuzer pro 100 kg plus ungar. Steuer	Auf Entfernungen über 100 km 0·11 kr. ö. W. N. pro 100 kg und 1 km plus ungar. Steuer unter Aufrundung der entfallenden Kreuzerbruchtheile auf Zehntel-Kreuzer pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
63	Südbahn-Gesellschaft		Weiches Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz bis zur Länge dreier vierrädrigen Wagen, dann Weinstecken und Falzschindeln	Kotor-Alsó-Domboru	Triest S.B. Wien (Matzleinsdorf) und vor Wien gelegenen Südbahn-Stationen	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 15000 Tonnen während der Begünstigungsdauer,** in welches Quantum die ab Kotor-Alsó-Domborn nach Csakathurn, ferner nach Stationen der Strecken Kanizsa bis Budapest, Stuhlweissenburg bis Uj-Szöny, Gelse bis Neudörfl, dann nach Sisseck und Fiume während dieser Zeit verfrachteten nebengenannten Holztransporte eingerechnet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen haben die Parteien innerhalb der tarifmässigen Frist durch eigene Leute besorgen zu lassen. Im Falle das Abladen dieser Transporte durch Bahnorgane erfolgt, ist hiefür eine Manipulationsgebühr von 2·1 kr. ö. W. Noten pro 100 kg zu entrichten	Bis Ende December 1893	Interner Tarif	Variabel	48 kr. ö. W. Noten (Triest) 44 kr. ö. W. Noten (Wien) incl. ung. Steuer und excl. Mgb.	Variirt	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
64	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Chromsaures Kali und Natron	Hrastnigg	Bludenz Bregenz Buchs Dornbirn Feldkirch Frastanz Götzis Hard-Fussach Hohenems Lautrach Lindau Stadt Lindau Rgrbhf. Lustenau Nendeln Nenzing Rankweil Schaan-Vaduz Schwarzach St. Margrethen Strassenhaus	Bei Aufgabe in jedem Gewichte	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarife		kr. 157·8 170·8 166·6 168·1 162·6 161·7 165·3 170·5 166·4 169·9 173·0 172·3 171·4 165·0 160·2 163·5 166·1 168·8 171·9 159·1		Im Kartirungswege		
65	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Lebensmittel als Eilfracht	Töröck-Becse-Aracs, Station der kgl. ungar. Staatsbahnen	Deutschen Stationen der süddeutschen Eisenbahnen	Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 1, Theil II, Hefte Nr. 8, 9, 10 und 13 vom 1. Mai 1886, Nr. 11 und 12 vom 15. Februar 1887 und Nr. 14 vom 15. December 1886 für den Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Güterverkehr	Vom 1. Jänner 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1893	Theil II, Hefte Nr. 8, 9, 10, 11, 12, 13 und 14 des Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Güterverkehres		Anstoss von Mark 3·13 an die für die Station Budapest (St.E.G.) bestehenden Sätze		Im Kartirungswege		
66	Eisenbahn Wien-Aspang		Mehl und Mahlproducte	T r u m a u	Wr.-Neustadt Edlitz u. Aspang	Inclusive Auf- und Ablegegebühr a) in beliebigen Mengen b) bei Frachtzahlung für mind. 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	Verschieden	a) 13·0 b) 10·5 a) 28·0 b) 25·0	Verschieden	Kartirung		
					Wien und Kl.-Schwechat	Incl. Auf- u. Ablegegebühr bei einer Gesammtladung von mindestens 5000 kg pro Wagen nach einer Station				10·0				
67	Eisenbahn Wien-Aspang		Schnittholz, nicht über eine Wagenlänge reichend	Aspang	Erlach	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes II des Localtarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	13·9	10·0	3·9	Kartirung		
68	Eisenbahn Wien-Aspang		Wein, Most, Obstmost und Obstwein	Wien E.W.A. transit	Simmering E.W.A.	Bei einem Gesammtverfrachtungs-Quantum von a) 5000 Tonnen pro Jahr b) 8000 " " "	Bis Ende 1893	Localtarif	4·0	a) 3·0 b) 2·5	1·0 1·5	Rückvergütung	Vorlage der auf schliessende Firma lautenden Original-Frachtbriefe	Sendungen müssen von Stationen der Eisenbahn Wien-Aspang oder über dieselbe einlangen (excl. via Wiener Verbindungsbahn)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
69	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Bahnverwaltungen	Je ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 5 kg bei Beförderung mit den Schnellzügen Nr. 1 und 3 der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und den anschliessenden Zügen der mitbetheiligten Verwaltung	Wien-Nordbahnhof	Tarnow	Auflieferung der Zeitungspackete unter einer deutlichen, vorher namhaft zu machenden Adresse, mindestens 15 Minuten vor Abgang der bezeichneten Züge, und in einer conformen, leicht erkennbaren Verpackung. Unterlassung einer Declaration des Interessee an der Lieferung auf den Frachtbriefen. Vorsorge des Adressaten für die Abnahme der Zeitungspackete in der Adressetation ohne vorausgegangene Avisirung. Haftung des Versenders für alle Folgen, welche aus Ursache der Nichteinhaltung der Bestimmungen betreffs der postzwangpflichtigen Güter durch denselben entstehen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Tarif für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr	1151·7 kr.	593·4 kr.	558·3 kr.	Im Kartirungswege		
					Czernowitz				2091·6 kr.	1184·8 kr.	906·8 kr.			
			Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 1 und ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 20 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3, und in beiden Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der mitbetheiligten Verwaltung		Przemysl				1462·2 kr.	773·3 kr.	688·9 kr.			
			Ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 100 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 1 und für ein tägliches Zeitungspacket im Gewichte bis zu höchstens 50 kg bei Beförderung mit dem Nordbahn-Schnellzuge Nr. 3, und in beiden Fällen in den Strecken ab Krakau bei Beförderung mit den anschliessenden Zügen der mitbetheiligten Verwaltung		Lemberg C. B.				1642·2 kr.	876·8 kr.	765·4 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
70	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Zborowitz	Chropin	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 16·2	kr. 14·4	kr. 1·8	Im Kartirungswege		
			Zuckerrüben	Zdounek	Chropin				14·6	12·4	2·2			
			Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Chropin	Zborowitz				14·3	12·5	1·8			
			Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Chropin	Zdounek				12·7	10·5	2·2			
71	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Ostrau-Witkowitz	Hrachowitz	Nachweisung eines **Minimal-Verfrachtungsquantums von 750 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1893	Ausnahmetarif für mineralische Kohlen von Ostrau-Witkowitz nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. August 1889 und Localtarif für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	26·3 kr.	22·1 kr.	4·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
72	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Drainröhren	Hrachowetz	Krasna loco	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 6·7	kr. 3·5	kr. 3·2	Im Kartirungswege		
			Drainröhren	Hrachowetz	Krasna transito				6·7	2·5	4·2			
73	K. k. General-Direction der öst. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Vegetabilische Oele als Frachtgut	Alt-Münsterol transit	Prag (B. W. B.), Prag (Bubna, Smichow u. Sandthor), sowie Kralup (B. E. B.)	Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nachweislich von Marseille stammen	Vom 1. Jänner 1893 bis längstens 31. December 1893			in Mark ad a) 3·73 ad b) 3·29		Im Kartirungswege		

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 150 ex 1892 muss es sub Post 2573 in der Rubrik für Artikel, Zeile 2, anstatt Puddelrohre-, richtig **Puddelofen-,** und Zeile 5, anstatt Kannsberg, richtig **Kaumberg,** dann sub Post 2574 in der Rubrik besondere Bemerkungen, Zeile 2, anstatt 1·60 fl. pro Wagen in Abrechnung gebracht etc., richtig 1·60 fl. pro Wagen in Aufrechnung gebracht etc. heissen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 3. Wien, 10. Jänner 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Suchomast über Koněprus und Königshof nach der Station Beraun der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, eventuell von Suchomast über Koněprus und Tětin nach Beraun.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Wenzel Tomašek, Realitätenbesitzer und Kaufmann in Karlstein, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Suchomast über Koněprus und Königshof nach der Station Beraun der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, eventuell von Suchomast über Koněprus und Tětin nach Beraun im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 5. December 1892. Z. 59.308.

Zur Frage eines Binnenschiffahrtsgesetzes in Deutschland.

In die seit Jahrzehnten offene, namentlich aber in den letzten Jahren den Gegenstand eingehender Erörterung bildende Frage der Regelung der Rechtsverhältnisse der Binnenschiffahrt durch ein besonderes Gesetz hat nunmehr auch die Handelsvertretung von Magdeburg eingegriffen und dem preussischen Handelsminister einen von ihr ausgearbeiteten „Gesetzentwurf, betreffend die Rechtsverhältnisse der Binnenschiffahrt“ unterbreitet.

Der Bericht der Aeltesten der Magdeburger Kaufmannschaft für das Jahr 1891 bemerkt zu diesem Entwurfe, dass derselbe auf dem Standpunkte der möglichst objectiven, den Interessen der Verlader wie der Frachtführer gleichmässig Rechnung tragenden Regelung der in Betracht kommenden Rechtsverhältnisse steht. Die bisherigen Grundsätze des Handelsgesetzes, die in den wenigen knappen Bestimmungen desselben über das Frachtgeschäft enthalten sind, wurden aufrechterhalten und nur in Einzelnheiten abgeändert. Eine wesentliche Abänderung hat Art. 395, al. 1, erfahren, welcher die Haftung des Frachtführers für Schaden betrifft. Nach demselben hat der Frachtführer für Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes zu haften, wenn er nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dgl. oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. So klar es ist, dass diese Vertheilung der Beweislast die gerechte ist, weil weder Verlader noch Absender den Verlauf der Fahrt irgend controliren, daher auch fast unmöglich einen vollständigen Schuldbeweis liefern können, so hat sich doch vor Allem gegen diese Bestimmung in den Kreisen der Schiffahrt ein lebhaftes Widerstreben geltend gemacht, welches nur dadurch veranlasst war, dass der Ausdruck „höhere Gewalt“ in Art. 395 gebraucht wird und dieser Ausdruck eine sehr strenge Auslegung fand. Wird der Begriff der höheren Gewalt so enge gefasst, dass darunter ein Ereigniss zu verstehen ist, dessen schädigender Einwirkung durch keine Menschenkraft wirksam entgegengetreten werden kann, dann werden allerdings nur sehr wenige zufällige Ereignisse oder Unfälle als vis major betrachtet werden können, da es durch ganz besondere und aussergewöhnliche Sorgfalt und Vorsichtsmassregeln, durch eine auf das Aeusserste ausgedehnte Versicherung

möglich wäre, fast allen, auch den elementarsten Gewalten vorbeugend und abwehrend zu begegnen. Allein die Verpflichtung des Schiffers zur Abwehr von schädigenden Einflüssen aller Art hat auch eine wirthschaftliche Grenze; man kann ihm nicht kostspielige Vorkehrungen und Versicherungen zumuthen, die weitaus in keinem Verhältnisse zu seinem Unternehmergewinne ständen, man kann von ihm nicht Panzerung des Fahrzeuges, Errichtung feuer- und bombenfester Verschlussräume, verdoppelte und verdreifachte Bewachung der Ladung und Aehnliches verlangen, wenn auch dadurch der Schadensgefahr in weit wirksamerer Weise entgegengetreten würde. Man kann vielmehr nur — vom Standpunkte der allgemeinen Handels- und Verkehrsanschauung — verlangen, dass alle jene Schutz- und Vorsichtsmassregeln getroffen werden, welche einerseits der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers entsprechen, andererseits doch im vernünftigen Verhältnisse zu dem vom Frachtführer angestrebten Geschäftserfolge stehen.

Da nun aber derzeit die Judicatur der Gerichte in Bezug auf die Auffassung des Begriffes der höheren Gewalt eine hievon abweichende und zumeist strengere ist, würde es sich empfehlen, in einem Binnenschiffahrtsgesetze bei der Begriffsbestimmung der Haftung des Schiffers von diesem Ausdrucke abzusehen und — im Sinne der vorstehenden Ausführungen — nur „von äusseren Ereignissen und Unfällen, welche mit aller Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abzuwenden waren“, zu sprechen. Im Verkehre hat sich längst ein gesundes Urtheil darüber herausgebildet, was dem ordentlichen Kaufmanne, sei er Händler, Commissionär, Spediteur oder Frachtführer, zu thun obliege, um das ihm anvertraute Gut vor Schaden zu bewahren, und nach diesem Massstabe müsste beurtheilt werden, ob ein unabwendbares oder abwendbares äusseres Ereigniss vorlag. Nicht darnach soll gefragt werden, ob die Abwendung des betreffenden Ereignisses menschenmöglich, durch irgendwelche Massnahmen denkbar, sondern, ob sie bei sorgsamem Vorgehen, bei Anwendung von verhältnissmässigen, dem ganzen Verkehre und seiner Uebung entsprechenden Vorsichtsmassregeln möglich war oder nicht. Geht man aber von diesem Standpunkte aus, dann muss man eine Einzelaufzählung von Fällen höherer Gewalt, bezw. von unabwendbaren äusseren Ereignissen und Unfällen in dem erörterten Sinne im Gesetze als durchaus sachungemäss ablehnen; denn in allen derartigen Einzelfällen, mag es sich um Wellenschlag, Zusammenfahren, Leckspringen, um einen Brand oder was immer für einen Unfall handeln, wird es neben der Frage, ob ein directes Verschulden vorlag, darauf ankommen, ob — je nach der Sachlage des Falles — die Beschädigung in dem oben erörterten Sinne als abwendbar oder unabwendbar erscheint, und es ist kaum eine Kategorie denkbar, bei der diese Frage ganz allgemein, ohne Rücksichtnahme auf die besonderen Verhältnisse des Einzelfalles beantwortet werden könnte.

Der Entwurf änderte daher die geltende Bestimmung des Handelsgesetzes insoferne ab, als er an Stelle des Ausdruckes „höhere Gewalt (vis major)“ setzt: „äussere Ereignisse oder Unfälle, welche trotz der angewendeten Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abzuwenden waren.“ Damit aber wäre der Schifferstand von den bösen Folgen zu strenger Auffassung des Begriffes „höhere Gewalt“ vollständig befreit.

Ausser dieser grundsätzlichen Abänderung des Art. 395 H.-G.-B. sind die Bestimmungen desselben betreffs der Rechte und Pflichten des Frachtführers, betreffs des Ladescheines und Frachtbriefes, der Haftung für die Beauftragten und für andere nachfolgende Frachtführer mit einigen, wenn auch nicht sehr bedeutsamen Abänderungen übernommen; die Erfordernisse des Ladescheines, dessen Anwendung und möglichste Verbreitung begünstigt werden soll, sind näher ausgeführt, die wesentlichen für die Rechtsgiltigkeit nöthigen Erfordernisse desselben von den anderen geschieden. Auch andere Abänderungen der handelsgesetzlichen Bestimmungen sind in dem Entwurfe enthalten, so betreffs der Frage des Rücktrittes vom Frachtvertrage, der unter gewissen Voraussetzungen für zulässig erklärt und für beide Theile entsprechend geregelt wird. Endlich aber sind eine ganze Reihe neuer Bestimmungen festgestellt, zum Theile aus dem Seerechte übernommen, zum Theil aus den Usancen, welche sich an den bedeutendsten Binnenschiffahrtsplätzen gebildet haben, zum Theile nach den Ergebnissen der verschiedenen gemeinsamen Berathungen der Schiffahrts- und Handelsvertretungen formulirt, so betreffs der Ladung und Löschung des Frachtgutes, der Lade- und Löschzeit, Ueberliegezeit, des Liegegeldes, der Verfrachtung gefährlicher Güter, der Beförderung des Gutes und der Unterbrechung derselben, betreffs der Ladungsüberschüsse, betreffs der Haftung für Schäden bei auslaufenden Flüssigkeiten u. A. mehr.

Betreffs der Ladung und Löschung ist zunächst dem Seerechte die Bestimmung entnommen, wenn auch etwas modificirt, dass der Frachtführer zur Einladung der Waare das Schiff an dem Ladeplatze, der ihm vom Verlader angewiesen ist, anzulegen hat; ist eine solche Anweisung nicht erfolgt, oder kann bei mehreren Verladern an demselben Orte eine Einigung über den Anlegeplatz nicht stattfinden, oder gestatten die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder andere besondere Verhältnisse die Anlegung an dem angewiesenen Orte nicht, so hat der Frachtführer, sofern ihm auf bezügliche Mittheilung nicht sofort ein anderer geeigneter Platz angewiesen wird, an einem des ortsüblichen Ladeplätze anzulegen, und zwar so, dass dabei den Verhältnissen der Verlader möglichst Rechnung getragen wird.

Ferner ist — der bisherigen Uebung an den meisten Binnenschiffahrtsplätzen und den bestehenden Usancen entsprechend — im Entwurfe festgesetzt, dass, allerdings nur sofern nicht vertragsmässig oder durch Ortsgebrauch etwas anderes bestimmt ist, der Verlader die Lieferung der Waaren bis an das Ufer, der Frachtführer die Einladung in das Schiff zu besorgen, bezw. die Kosten hiefür zu bestreiten hat, sofern dem nicht der Ortsgebrauch entgegensteht.

Bezüglich der Lade-, Lösch- und Ueberliegezeit, des Liegegeldes war eine bisher bestehende Lücke auszufüllen, da diese wichtige Frage bisher nur durch die Ortsusancen und speciellen Verfrachtungsbedingungen einzelner Schiffahrts-Gesellschaften geregelt worden ist. Um diese Materie in einem Binnenschiffahrtsgesetze zu regeln, bedurfte es jedoch vorerst der gesetzlichen Feststellung der Begriffes der Ladezeit, Ueberliegezeit, des Liegegeldes, dann der Festsetzung von genauen Normen über Beginn und Ende dieser Fristen in normalen Verhältnissen und unter besonderen Umständen, wie über die eventuell an Stelle des normalen Liegegeldes tretenden Ansprüche. Genaue Bestimmungen über das Zeitmass dieser Fristen, die ziffermässige Höhe des Liegegeldes gesetzlich festzustellen, schlägt die Magdeburger Handelsvertretung nicht vor; diese Dinge hängen einerseits mit

den örtlichen Verhältnissen der einzelnen Schiffahrtsplätze, andererseits mit technischen und wirthschaftlichen Verhältnissen zusammen, mit der Entwicklung des Schiffbaues, die zu stets grösseren und immer zweckmässiger gebauten Fahrzeugen führt, mit den technischen Fortschritten betreffs der Lade- und Löschvorrichtungen, Krahne u. dgl., endlich mit dem schwankenden Geldwerthe, den durch die geänderten Verhältnisse auch geänderten — meist erhöhten Kosten des Frachtführers bei verlorener Zeit u. dgl. Aus diesen Gründen wurde im Entwurfe eine gesetzliche Bestimmung der Dauer der Liegezeit und Ueberliegezeit, wie der Höhe der Liegegelder bei Seite gelassen. Hingegen wurde versucht, klare und eingehende Bestimmungen über Beginn und Ende der Fristen, auch bei eintretenden Hindernissen, wie über die Entschädigungsansprüche des Frachtführers beim Ueberliegen aufzustellen.

In die Ladezeit sollen, soweit dem der Ortsgebrauch nicht entgegensteht, die Sonn- und Festtage, desgleichen die Tage, an welchen durch Witterungsverhältnisse, insbesondere durch Hochwasser, Eisgefahr die Einladung nicht möglich, oder die Schiffahrt ganz geschlossen war, nicht eingerechnet, dagegen in Ansatz gebracht werden die Tage, an welchen der Absender, sei es auch ohne sein Verschulden, zu liefern behindert war, desgleichen die Tage, an welchen der Frachtführer, ohne dass ihn hiebei ein Verschulden traf, die Uferstelle wegen vorliegender Schiffe, wegen Platzmangels nicht erreichen konnte. Ferner soll der Frachtführer, jedoch nur, wenn dies ortsüblich ist, verpflichtet sein, gegen Ersatz der Mehrkosten auch an Sonn- und Festtagen und zur Nachtzeit Güter zu übernehmen.

Das Ueberliegegeld, wenn dessen Höhe nicht vertragsmässig bestimmt, oder durch örtliche Verordnungen oder den Ortsgebrauch geregelt ist, soll nach richterlichem Ermessen unter Berücksichtigung der Verhältnisse, insbesondere der Löhne des Schiffspersonales, des Verdienstentganges des Frachtführers und andere Kosten desselben festgestellt werden, der Frachtführer, wenn er dem Absender ausdrücklich angezeigt hat, dass er nicht überliegen wolle, nach Ablauf einer der ortsüblichen Ladezeit gleichen Frist auf die Ladung zu warten nicht weiter verpflichtet, vielmehr berechtigt sein, vom Frachtvertrage zurückzutreten und in diesem Falle den vierten Theil der Fracht oder nach eigener Wahl, statt dessen das Liegegeld für sämmtliche Tage seit Beginn der Ladezeit, ausserdem aber seine etwaigen Nebenkosten zu beanspruchen. Im Uebrigen wird die Ueberliegezeit auf acht Tage festgestellt.

Aehnliche Bestimmungen, wie bezüglich der Ladezeit sind für die Löschzeit vorgeschlagen, jedoch unter Berücksichtigung kleiner, aus den geänderten Verhältnissen sich ergebenden Verschiedenheiten.

In besonderen Bestimmungen wird auch das Rücktrittsrecht vom Frachtvertrage geregelt. Die einzelnen Bestimmungen können in einer knappen Skizze des Gesetzentwurfes nicht wiedergegeben werden; als Grundsätze werden in der Begründung des Entwurfes folgende aufgestellt:

Bei Verhinderung der Reise durch Verschulden auf der einen oder anderen Seite hat der schuldige Theil dem unschuldigen zu haften und für allen Schaden Ersatz zu leisten.

Bei Zufall ist zunächst zu entscheiden, ob sich derselbe in der Person oder dem Gute des einen oder des anderen Contrahenten ereignet hat, ob es ein „ihn treffender“ Zufall ist oder nicht. Im ersteren Falle hat er die Gegenseite mindestens schadlos zu halten, wenn er derselben auch aus dem Vertrage nicht zu erfüllen hat, und zwar schadlos für die bereits aufgewendeten Kosten, bezw. schon erwachsenen Ansprüche. Im zweiten Falle fällt jede Entschädigung auf der einen oder anderen Seite weg; jeder trägt den Zufall, soweit er ihn betroffen hat, und ist andererseits durch denselben von den Verpflichtungen gegenüber der Gegenseite befreit.

Auf die anderen Einzelbestimmungen des Gesetzentwurfes geht der Rechenschaftsbericht der Aeltesten der Magdeburger Kaufmannschaft nicht ein, dagegen erwähnt er, dass der der Regierung vorgelegte Entwurf, welcher „vom Frachtgeschäfte“ handelt, nur ein Theil des Ganzen ist, dem ein zweiter, die anderen durch ein Binnenschiffahrtsgesetz zu regelnden Gebiete umfassender Theil folgen. In letzterem wären zu behandeln: „die allgemeinen Bestimmungen“, „der Rheder, Schiffer und die Schiffsmannschaft“, endlich „die Havarie, Bergung und Hilfeleistung.“

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. December 1892 dem vom Landtage des Königreiches Böhmen beschlossenen Gesetzentwurfe, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung, die Allerhöchste Sanction allergnädigst zu ertheilen geruht.
[Wien, 24. December 1892. H.-M.-Z. 64.251.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für ein normales Nebengebäude in der Station Sniatyn der Linie Lemberg—Czernowitz;
2. für die Herstellung einer Kohlenrutsche in der Station Rawa ruska der Localbahn Rawa ruska—Sokal.

— (Abstellgeleise für das Inzersdorfer Ziegelwerk in km 10·1/5 der Linie Maxing—Kaiser-Ebersdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung bezüglich des Projectes der Herstellung zweier Abstellgeleise für das Inzersdorfer Ziegelwerk in km 10·1/5 der Linie Maxing—Kaiser-Ebersdorf für den 10. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Dr. von Friebeis betraut
[G.-I.-Z. 22.257 ex 1892.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Umstaltung von 18 Holzbalkenbrücken.) Der Normalplan für die Umstaltung von 18 Holzbalkenbrücken mit 1·3 m Stützweite in km 3·938, 7·351, 10·232, 11·160, 15·285, 15·940, 34·203, 106·588, 113·554, 130·722, 135·768, 136·190, 143·405, 144·554, 145·191, 145·666, 146·178 und 154·549 wurde genehmigt.
[9. November 1892, Z. 61.113.]

— (Holzlege am Bahnhofe in Villach.) Nächst dem neuen Postgebäude am Bahnhofe in Villach wird eine gemauerte Holzlege hergestellt. [26. December 1892, Z. 54.401.]

— (Linie Kufstein—Ala: Bauliche Herstellungen auf Bahngrund durch die Stadtgemeinde Trient.) Die anlässlich der Vervollständigung der Schlachthausanlage in Briamasco bei km 257·5/6 der Linie Kufstein—Ala durch die Stadtgemeinde Trient unter Benützung von Bahngrund auszuführenden Herstellungen, und zwar: die Anschüttung zwischen der linksseitigen Dammböschung in km 257·5/6 und die 0·5 m von der Bahngrundgrenze entfernt erbaute neue Einfriedungsmauer, dann die Pflasterung unter dem Bahnobjecte in km 257·471 behufs Ableitung der Abfallswässer aus der Schlachthausanlage, erhielten die Genehmigung. [10. December 1892, [Z. 51.438.]

Localbahn Laibach-Stein. (Personenhaltestelle „Tauzherhof“.) Bei km 4·721 der Localbahn wird eine Personenhaltestelle mit der Benennung „Tauzherhof“ errichtet.
[10. December 1892, Z. 51.582.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Ausweis über die im III. Quartal 1892 auf den österreichischen Eisenbahnen neu eröffneten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahn-verwaltung	Name der Station bezw. Haltestelle	Eröffnungs-Tag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Haltestellen: Klaj (zwischen den Stationen Podleze und Bochnia der Strecke Krakau—Lemberg)	1. Juli 1892	Für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen	Diente bis zum 1. Juli 1892 nur dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehre. Die Gebührenberechnung erfolgt für Personen und Gepäck nach dem Zonentarife vom 16. Juni 1890 und für Eil- und Frachtgut nach dem Localtarife Theil II, Heft 2, Abschnitt A
	Presekozony (zwischen den Stationen Hliboka und Karapcziu a. S. der Strecke Hliboka—Berhometh)	15. Juli 1892	Für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für den Verkehr von Wagenladungsgütern, letzterer Verkehr nur nach vorheriger Uebereinkunft mit der Bahnverwaltung	Die Gebührenberechnung für Personen und Gepäck erfolgt nach dem Tarife der Bukowinaer Localbahnen vom 1. Jänner 1891; für Güter auf Grund der factischen Entfernungen nach dem Localtarife der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 15. Juli 1892, Theil II, Heft 2, Abschnitt D
	Stationen: Allentsteig (zwischen den Stationen Göpfritz-Gross-Siegharts und Schwarzenau-Zwettl der Strecke Wien—Eger)	15. Juli 1892	Für den Gesammtverkehr	Diente bis zum 15. Juli 1892 als Haltestelle nur dem Personen- und Gepäckverkehr. Die Gebührenberechnung erfolgt für Personen und Gepäck nach dem Zonentarife vom 16. Juni 1890 und für Eil- und Frachtgut nach dem Localtarife Theil II, Heft 2, Abschnitt A
	Sławsko (zwischen den Stationen Tuchla und Lawoczne der Strecke Stryj—Lawoczne)	1. September 1892	Für den Gesammtverkehr	Waren bis zum 1. September 1892 nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungs-Verkehr eröffnet. Die Gebührenberechnung erfolgt für Personen- und Gepäck nach dem Zonentarife vom 16. Juni 1890 und für Eil- und Frachtgut nach dem Localtarife Theil II, Heft 2, Abschnitt A
	Hrebenów (zwischen den Stationen Skole und Tuchla der Strecke Stryj—Lawoczne)	1. September 1892	Für den Gesammtverkehr	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Haltestelle: Schönstein (zwischen den Haltestellen Stablowitz und Seibersdorf-Oehlhütten der Localbahn Troppau—Bennisch)	1. September 1892	Für solche Frachtgüter in Wagenladungen, welche in ungedeckten Wagen verladen werden können und einer Einlagerung in gedeckten Räumen nicht bedürfen	Diente bis zum 1. September 1892 nur dem Personen- und Gepäckverkehre. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Nachtrages XI zu den vom 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarifen für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Mährisch-schlesische Centralbahn	Haltestelle: Seifersdorf (zwischen der Haltestelle Bransdorf und der Station Erbersdorf der Linie Olmütz—Troppau)	31. Juli 1892	Für den Personenverkehr	Die Fahrkartenausgabe erfolgt nur nach Troppau, Jägerndorf, Bransdorf, Erbersdorf und Freudenthal und haben Reisende über Jägerndorf, bezw. Troppau oder Freudenthal hinaus in diesen Stationen neue Fahrkarten zu lösen
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	Haltestelle: Heinersdorf (zwischen den Stationen Reichenberg und Langenbruck der Strecke Josefstadt-Jaroměř—Seidenberg)	17. Juli 1892	Für den Personen- und Gepäckverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt nach den Tarifen für den Transport von Personen und Reisegepäck vom 1. Juni 1891. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt durch den Bahnwächter bei dieser Haltestelle. Reisegepäck wird gegen Ausfolgung von Gepäcksmarken und nachträgliche Entrichtung der Gebühren zur Beförderung übernommen
Südbahn-Gesellschaft	Haltestelle: Abtissendorf (zwischen den Stationen Puntigam und Kalsdorf der Linie Wien—Triest)	31. Juli 1892	Für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr	In dieser Haltestelle werden sowohl einfache Tourfahrkarten zum ermässigten und Postzugspreise nach allen Stationen der Strecke Graz—Marburg, als auch Tour- und Retourkarten nach Graz ausgegeben. Saison- und Abonnementkarten kommen vorläufig nur in Graz zur Ausgabe. Reisende über Graz, bezw. Marburg, haben sich in diesen Stationen neue Fahrkarten zu lösen. Von den Stationen der Strecke Graz—Marburg werden ebenfalls ermässigte und Postzugskarten, sowie in Graz Tour- und Retourkarten nach der Haltestelle Abtissendorf ausgegeben. Von allen übrigen Stationen werden die Reisenden nach dieser Haltestelle mit Fahrgebührscheinen, bezw. Fahrscheinen abgefertigt. Die Abfertigung des Reisegepäcks nach der Haltestelle Abtissendorf erfolgt von allen Stationen der Südbahn directe

Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Staatliche Genehmigung.) Das Handelsministerium hat dem von den Bahnverwaltungen beschlossenen Entwurfe eines neuen Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen die staatliche Genehmigung ertheilt. Hiebei wurde ausgesprochen, dass die gesetzliche Bestimmung unter § 45, Alinea 7, zu Art. 7 des internationalen Uebereinkommens nur dahin aufgefasst werden kann, dass dem Absender, wie im internen Verkehre zufolge § 53, Abs. 6, des Eisenbahn-Betriebs-Reglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, so auch im internationalen Vereinsverkehre unter allen Umständen das Recht gewahrt bleiben muss, die Wagen bis zu ihrem vollen Ladegewichte auszunützen. Das Vereins-Betriebs-Reglement ist mit 1. Jänner 1893 in Wirksamkeit getreten. [H.-M.-E. vom 18. December 1892, Z. 59.148.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens ertheilt:

1. für den in der Station Budweis der Linie St. Valentin—Budweis hergestellten Güterschuppen;
2. für die neu erbauten Wächterhäuser Nr. 53 a und 74 a der Linie Prag—Moldau;
3. für das durch den Bahnwächter Em. Augustin beim Wächterhause Nr. 22 der Linie Weseli—Iglau errichtete normale Nebengebäude;
4. für den in der Station Neu-Sandez ausgeführten Zubau an die Locomotiv-Montirung.

— (Verkehrsänderungen auf der Linie Budweis—Salnau.) Mit 1. Jänner 1893 angefangen ist an Stelle des gegenwärtig um 12 Uhr 43 Min. Nachm. von Gojau abgehenden und um 3 Uhr 5 Min. Nachm. in Budweis ankommenden gemischten Zuges Nr. 2056 der von Gojau um 11 Uhr 58 Min. Vorm. abgehende und um 2 Uhr 20 Min. Nachm. in Budweis ankommende gemischte Zug Nr. 2058 täglich in Verkehr gesetzt worden. Dieser neu eingelegte Zug hat in Budweis Anschluss an den Personenzug Nr. 14 nach Wien. [Z. 65.712 ex 1892.]

— (Personenbeförderung von Gaisbach nach Budweis.) Der gemischte Zug Nr. 1166, welcher jetzt erst ab Station Summerau Personen befördert, wird an den Tagen der Abhaltung der vier grossen Budweiser Jahrmärkte Wagen der II. und III. Classe zur Personenbeförderung gleich ab Station Gaisbach mitführen und werden die Fahrkarten für dieselben gleichfalls schon ab Gaisbach ausgegeben. Die Abfahrt von Gaisbach erfolgt um 12 Uhr 53 Min. Nachts, die Ankunft in Budweis um 6 Uhr 58 Min. Früh. [Z. 65.711 ex 1892.]

Verkehrsunterbrechungen und Behebung derselben. K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien):

4. Jänner. Wegen Schneeverwehungen musste auf den Strecken Wittmannsdorf—Ebenfurth und Wittmannsdorf—Gutenstein der Gesammtverkehr, auf der Strecke St. Pölten—Leobersdorf, sowie auf der Donauufer-Bahn zwischen Nussdorf und Wien Donauquai-Bahnhof der Güterzugsverkehr eingestellt werden.

5. Jänner. Auf der Strecke Wittmannsdorf—Gutenstein wurde Nachmittags, auf der Strecke Wittmannsdorf—Ebenfurth Abends der Gesammtverkehr wieder eröffnet. Auf der Strecke St. Pölten—Leobersdorf wurde Abends, bezw. am

6. Jänner Früh, ebenso in der Strecke Nussdorf—Wien Donauquai-Bahnhof am 5. Jänner Nachmittags der Güterzugsverkehr wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

4. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde auf den Strecken der Bukowinaer Localbahnen: Berhometh a. S. — Mézebrody, Hatna—Kimpolung und Schleppbahn Wama—Russ.-Moldawitza, sowie auch am

5. Jänner auf den Kolomeaer Localbahnen der Gesammtverkehr eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

4. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste der Gesammtverkehr in der Strecke Wigstadtl—Bautsch der Localbahn Zauchtl—Bautsch bis auf Weiteres eingestellt werden.

6. Jänner. Auf der Localbahn Drösing-Zistersdorf wurde der Gesammtverkehr mit Zug 2928 wieder eröffnet.

7. Jänner. In der Strecke Wigstadtl—Bautsch der Localbahn Zauchtl-Bautsch wurde der Gesammtverkehr mit den Zügen 3315, bezw. 3318 wieder eröffnet.

Südbahn-Gesellschaft:

4. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste in den Strecken Meidling—Pottendorf und Grammat-Neusiedl—Wr.-Neustadt der Gesammtverkehr eingestellt werden. In der Strecke Triest—Laibach wurde der Personenverkehr wieder aufgenommen.

5. Jänner. In der Strecke Liesing—Kaltenleutgeben wurde der Personenverkehr wieder aufgenommen. Frachtenverkehr wird am 6. Jänner wieder eröffnet.

5. Jänner. In den Strecken Meidling—Pottendorf—Wiener Neustadt und Pottendorf—Grammat-Neusiedl, desgleichen auch auf der elektrischen Bahn Mödling-Hinterbrühl wurde der Verkehr wieder aufgenommen.

6. Jänner. In der Strecke St. Peter—Fiume wurde der Personenverkehr wieder aufgenommen.

7. Jänner. Auf sämmtlichen österr. Linien ist der Gesammtverkehr wieder frei.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.:

3. Jänner. Wegen Schneeverwehung Verkehr in den Strecken Floridsdorf—Gross-Enzersdorf, Floridsdorf—Stammersdorf und Mauer—Mödling eingestellt.

6. Jänner. Mit den Zügen Nr. 8, resp. 47 a wurde der Gesammtverkehr auf den Strecken Floridsdorf—Gross-Enzersdorf und Floridsdorf—Stammersdorf wieder eröffnet.

7. Jänner. Gesammtverkehr auf der Strecke Mauer—Mödling wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

5. Jänner. Verkehr auf der Localbahn Rudelsdorf-Landskron wieder eröffnet.

8. Jänner. Auf der Strecke Enzersdorf—Poysdorf Verkehr wieder aufgenommen.

9. Jänner. Auf der Localbahn Klein-Schwechat—Mannersdorf Verkehr mit Zug 1312 wieder eröffnet.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft:

5. Jänner. Der am 3. und 4. Jänner wegen starken Schneefall eingestellte Verkehr wurde wieder eröffnet.

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Horka nach Muskau.) Einem zu Rothenburg gebildeten Ausschusse ist Seitens des kgl. preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Horka über Priebus nach Muskau ertheilt worden.

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Lippstadt nach Beckum.) Der Warstein-Lippstadter Eisenbahn-Gesellschaft ist Seitens des kgl. preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Lippstadt nach Beckum ertheilt worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnengehalt ist am 3. December 1892 mit 22 Passagieren und 622 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 101 Colli Esswaaren, 85 Colli Bier, 24 Colli Spiritus, 170 Colli Zucker; nach Soerabaja 185 Colli Mehl, 20 Colli Glasperlen; nach Padang 50 Colli Bier, 50 Colli Mehl; nach Suez 131 Colli Zucker; nach Gedda 700 Colli Zucker, 54 Colli Zündhölzchen, 40 Colli Zündschwamm; nach Aden 53 Colli Papier, 50 Colli Mehl, 30 Colli Garne, 50 Colli Zucker, 25 Colli Erdäpfel; nach Hodeidah 20 Colli Porzellan; nach Massaua 24 Colli Spiritus, 155 Colli Zucker, 101 Colli Specereien; nach Zanzibar 95 Colli Mehl; nach Bassorah 25 Colli Mützen, 34 Colli Papier; nach Bagdad 34 Colli Baumwollwaaren, 60 Colli Zündhölzchen; nach Bombay 728 Colli Papier, 27 Colli Muster, 80 Colli Baumwollwaaren, 78 Colli Kurzwaaren, 169 Colli Metallwaaren, 29 Colli Holzwaaren, 42 Colli Quecksilber, 144 Colli Manufacte, 326 Colli Seife, 70 Colli Talg, 255 Colli Glaswaaren, 30 Colli Lampen, 87 Colli Spielkarten, 267 Colli Glasperlen, 43 Colli Knöpfe, 40 Colli chemische Producte, 50 Colli Erdäpfel; nach Madras 23 Colli Papier, 26 Colli Seife, 30 Colli Glasperlen; nach Calcutta 48 Colli Papier; nach Rangoon 37 Colli Metallwaaren; nach Batavia 20 Colli Metallwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 406.680 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 9. bis zum 15. Jänner.)

Adriatischer Dienst.

10. Jänner, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.
11. „ um 4 ½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Thetis", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.
12. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Messina", Capitän A. Bilaffer, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
„ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Fellner, nach Venedig.
13. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Argo", Capitän G. Gutman, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
14. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.
15. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Nil", Capitän T. Gopcevich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

10. Jänner, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Narenta", Capitän A. Calabrese, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medna, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Pyräus und Khios. Anschluss in Smyrna nach Samos, Chesmè und Rhodus.
11. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Calipso", Capitän A. Leva, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen.
13. „ zu Mittag: Dampfer „Amphitrite", Capitän B. Vidos, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
14. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Berenice", Capitän P. Mersa, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Pyräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Varna, Costanza, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Odessa.

Indo-Chinesischer Dienst.

21. Jänner, um 4 U. Nachm.: Dmpf. „Maria Teresa", Capitän R. Deperis, nach Indien, China und Japan mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

20. Jänner, Dampfer „Melpomene", Capitän . . . ., nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Krankencassen der österr. Privateisenbahnen. (Thätigkeit der Schiedsgerichte im Jahre 1891.) Aus den statistischen Ausweisen über die Thätigkeit der Schiedsgerichte bei den Krankencassen der österr. Privateisenbahnen pro 1891 geht hervor, dass in Jahre 1891 bei den sämmtlichen obigen Krankencassen nur ein einziger Fall einer Berufung an das Schiedsgericht vorgekommen ist; diese Berufung war gegen eine einen Unterstützungsanspruch behandelnde Verfügung der Krankencasse bei der neuen Wiener Tramway-Gesellschaft gerichtet und wurde Seitens des betreffenden Schiedsgerichtes abweislich erledigt.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 20. December 1892 bei der Firma:

„k. k. priv. Erzherzog Albrecht-Bahn"

Victor Rauer von Rauhenburg, k. u. k. Oberst des Ruhestandes, als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Organisation der Direction.) Die seinerzeit vom Verwaltungsrathe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn principiell beschlossene Organisation der Direction ist nunmehr zur vollständigen Durchführung gelangt. In Folge dessen besteht die Direction ab 1. Jänner 1893 aus 12 Abtheilungen, deren Vorstände dem General-Director, k. k. Hofrath Richard Jeitteles unmittelbar untergeordnet sind. Zu Abtheilungsvorständen wurden in der Sitzung vom 30. December v. J., ernannt, und zwar: Für die Directions-Abtheilung I (Central-Bureau): kaiserl. Rath, Central-Inspector Wilhelm Rauscher; II (Betriebs-Direction): k. k. Regierungsrath, Director Gustav Kutilek; III (Bau-Direction): k. k. Regierungsrath, Director Wilhelm Ast; IV (Maschinen-Direction): k. k. Regierungsrath, Director Wenzel Rayl; V (General-Secretariat): k. k. Regierungsrath, General-Secretär Dr. Anton Bezecny; VI (Commercielle Abtheilung): kaiserl. Rath, Central-Inspector Hermann Schmidt; VII (Finanzielle Abtheilung): Central-Inspector Dominik Schwer; VIII (Material-Verwaltung): Inspector Alfred Arbesser; IX (Montan-Abtheilung): Ober-Ingenieur Friedrich Cižek; X (Abtheilung für Wohlfahrtseinrichtungen): Ober-Inspector Franz Gall; XI (Rechnungs-Controle): Inspector August Ritter von Löhr; XII (Statistisches Bureau): Ober-Inspector Carl Feldscharek.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 5·43 km lange Strecke Ellenserdamm—Bockhorn der grossherz. Oldenburgischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Jänner dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollte, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Lagerstand im Monat December.) Vom 1. bis 31. December 1892 wurden im Lagerhause der Stadt Wien 115.809 q Waaren ein- und 135.925 q ausgelagert. Der Lagerstand betrug am 31. December 364.598 q im Assecuranzwerthe von 3,246.760 fl. gegen 426.830 q im Werthe von 4,896.505 fl. in der gleichen Zeit des Vorjahres; darunter waren: 61.475 q Weizen (gegen 125.960), 30.805 q Roggen (gegen 68.741), 54.896 q Gerste (gegen 66.590), 69.483 q Hafer (gegen 57.651), 59.737 q Mais (gegen 13.171), 17.083 q Oelsaaten (gegen 21.720), 9565 q Mehl und Kleie (gegen 9357), 3455 q Wein (gegen 8778), 2643 q Zucker (gegen 2111) und 5260 hl Spiritus à 100 pCt. (gegen — hl im Vorjahre). Die durchschnittliche Tagesbewegung während des Monates December bezifferte sich auf 10.069 q; es wurden 18 Lagerscheine ausgegeben und bei 4 Lagerscheinen im Versicherungswerthe von 30.400 fl. eine Lombardirung von 15.237 fl. 50 kr. in die Lagerbücher vorgemerkt.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat December 1892.)

Artikel	Lager am 1. December	Eingang	Ausgang	Lager am 31. December
	Metercentner			
Weizen	1839	1419	905	2353
Roggen	438	528	165	801
Gerste	1159	813	1466	506
Hafer	3708	12135	4721	11122
Malz	671	970	1198	443
Mais	1536	945	1066	1415
Diverse	1556	2717	808	3465
Total	10907	19527	10329	21005

Durchschnittliche Tagesbewegung: 995 q.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 20. December v. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Oberingenieur der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Ferdinand Ritter von Mannlicher in Wien den kgl. preuss. Kronen-Orden dritter Classe und das Officierskreuz des kgl. italienischen Kronen-Ordens;

der Ober-Ingenieur und Betriebs-Inspector-Stellvertreter Franz Kompach,

dann der Obercontrolor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Johann Swiezinsky das Officirskreuz des kgl. serbischen Takowa-Ordens;

der Inspector der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Sigmund Ausch das Ritterkreuz des kgl. rumänischen Kronen-Ordens;

der Werkmeister der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Alois Schrabal in Wien das kgl. sächsische Albrecht-Kreuz annehmen und tragen durfe.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Tauzherhof.

Am 1. Jänner 1893 wurde die Haltestelle Tauzherhof zwischen der Station Laibach St.-B. und der Haltestelle Tschernutsch der Localbahn Laibach—Stein für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die gemischten Züge dieser Localbahn werden in der genannten Haltestelle einen unbedingten Aufenthalt nehmen.

Wien, im Jänner 1893. [12]

Elsässisch-Süddeutsch-Oesterreichischer Personen- und Gepäckverkehr.

II. Nachtrag zum Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1893 ist zu dem Tarife für die directe Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen einerseits und Stationen der Bayer. Staatsbahnen, der Böhm. Westbahn, der Buschtěhrader Bahn, der Oesterr. Staatsbahnen und der Württemberg. Staatseisenbahnen vom 10. Jänner 1891 der II. Nachtrag zur Einführung gelangt, welcher Berichtigungen des reglementarischen Theiles dieses Tarifes enthält.

Wien, am 5. Jänner 1893. [13]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hinausgabe eines Berichtigungsblattes zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarife (Theil II) für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc. auf dem Hauptbahnnetze der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarife (Theil II) für den Eil- und Frachtgüter-Transport etc. auf dem Hauptbahnnetze der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird ein Berichtigungsblatt hinausgegeben, welches theilweise Abänderungen der im Tarife (Theil II) enthaltenen Bezugnahmen auf die gemeinsamen Bestimmungen, Theil I, vom 1. Jänner 1893, sowie Druckfehler-Berichtigungen enthält.

Exemplare des bezeichneten Berichtigungsblattes können bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn unentgeltlich behoben werden.

Wien, am 31. December 1892. [14]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Hlussowitz.

Am 15. Jänner 1893 wird die Haltestelle Hlussowitz zwischen der Station Olmütz und der Haltestelle Boniowitz an der Linie Olmütz—Sternberg mit dem Personenzuge Nr. 1020, Abfahrt von Sternberg um 4 U. 40 M. Früh, für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

In dieser neuen Haltestelle werden die in der Strecke Olmütz—Sternberg verkehrenden Personenzüge Nr. 1017, 1018, 1019 und 1020 zur Aufnahme und Absetzung von Reisenden und Reisegepäck je 1 Minute Aufenthalt nehmen.

Die Abfahrtszeiten dieser Personenzüge von der neuen Haltestelle Hlussowitz sind aus dem affichirten Fahrplanplacate der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. October 1892 zu entnehmen.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung, bezw. aus dem Tarife für das Hauptbahnnetz zu ersehen.

Wien, am 9. Jänner 1893. [15]

Elbe-Umschlagsverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem am 1. Jänner 1893 in Kraft tretenden Elbe-Umschlagstarif für Oesterreich sind nachstehende Frachtsätze zu berichtigen:

Auf Seite 38 Freiheit-Joh.—Laube Sp.-T. III statt 85 richtig **58**.

Auf Seite 45 Iglau—Laube Wag.-Cl. B statt 163 richtig **153**.

Auf Seite 99 Všetat-Priv.—Laube A.-T. 1 statt 61 richtig **57**.

Auf Seite 99 Všetat-Priv.—Dresden Elbquai A.-T. 1 a statt 97 richtig **93**.

Auf Seite 99 Všetat-Priv.—Dresden A.-T. 1 b statt 90 richtig **86**.

Auf Seite 100 Visočan—Laube A.-T. 1 statt 74 richtig **73**.

Auf Seite 100 Visočan—Dresden Elbquai A.-T. 1 a statt 110 richtig **109**.

Auf Seite 100 Visočan—Dresden Elbquai A.-T. 1 b statt 103 richtig **102**.

Wien, am 31. December 1892. [16]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Berlin-Sächsischer Verband. Breslau-Sächsischer Verband. Bromberg-Sächsischer Verband. Magdeburg-Sächsischer Verband. Norddeutsch-Sächsischer Verband. Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband. Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. Jänner 1893 treten nachstehende Tarifnachträge in Wirksamkeit, u. zw.:

1. Nachtrag VII zum Berlin-Sächsischen Verbandstarif.
2. Nachtrag III zum Breslau-Sächsischen Verbandstarif.
3. Nachtrag III zum Bromberg-Sächsischen Verbandstarif.
4. Nachtrag VI zum Magdeburg-Sächsischen Verbandstarif.
5. Nachtrag III, Heft 1, zum Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarif.

6. { Nachtrag VI, Heft 1 und 2, zum } Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Verbandstarif.
   { Nachtrag V, Heft 3, zum }
7. Nachträge VIII, Heft 1 und 2 zum Stettin-Schlesisch-Märkisch Sächsischen Verbandstarif.
8. Nachtrag VIII, Heft 1, zum Sächsisch-Thüringischen Verbandstarif.

Diese Tarifnachträge enthalten insbesondere die Aenderungen des Vorwortes, sowie der besonderen Bestimmungen, durch welche festgestellt wird, dass bezüglich des Betriebsreglements, für den Verkehr mit Stationen der Süddnorddeutschen Verbindungsbahn. Reichenberg, Raspenau, Liebwerda und Friedland i/B. der Theil I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits Abtheilung A vom 1. Jänner 1893 Anwendung zu finden hat; ferner enthalten die Nachträge Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen und Tarifberichtigungen.

Die unter Pos. 1, 4, 5, 6 und 7 bezeichneten Nachträge sind bei der kgl. General-Direction der Sächs. Staatseisenbahnen in Dresden, die Nachträge der Pos. 2, 3 und 7 bei den kgl. Eisenbahn-Directionen Breslau, Bromberg, resp. Erfurt erhältlich.

Sämmtliche Tarifnachträge erliegen in den betheiligten Stationen und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit.

Wien, am 31. December 1892. [17]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Anhang zum Tarife.

Die Beförderung der auf Grund des Anhanges zum Tarife vom 10. September 1892 abgefertigten Kohlensendungen erfolgt vom 1. Jänner 1893 an nach den reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile 1, Abtheilung A, für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Wien, am 31. December 1892. [18]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigungen.

Zum Anhange zu den Tarifen, Theil II, vom 1. Jänner 1893, ist ein Berichtigungs-Blatt erschienen, durch welches unter Anderem der Frachtsatz des Specialtarifes 2, Pilsen (B.W.B.)—Rehdörfel, auf Seite 27 von 11·— auf **41·— kr.** ö.W. per 100 kg richtig gestellt wird.

Prag, am 31. December 1892. [19]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-, resp. Fiume-Deutsche Verbände.

Einführung des Nachtrages IV zum Verbandsgütertarif, Theil I.

Mit 1. Februar 1893 tritt der Nachtrag IV zu dem vom 1. Mai 1886 giltigen Verbandsgütertarif, Theil I, in Kraft.

Derselbe enthält:

A. Einführung neuer reglementarischer Bestimmungen;

B. Aenderungeu der allgemeinen Tarifvorschriften;

C. neue Classification der Güter der Specialtarife.

Insoweit durch die neue Güter-Classification Erhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst mit 1. März 1893 Giltigkeit.

Einzelne Exemplare des Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 25 kr. ö. W. oder 45 Pfennigen bezogen werden.

Wien, am 6. Jänner 1893. [20]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Braunkohlenverkehr von Böhmen nach Sachsen. (Ermässigte Frachtsätze für Riesa, Riesa-Elbkai und Gröditz.) Zufolge Kundmachung der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen vom 29. December 1892 werden für Sendungen böhmischer Braunkohlen nach Riesa, Riesa-Elbkai und Gröditz vom 1. März bis Ende November 1893 folgende ermässigte Frachtsätze für je 10.000 kg im Kartirungswege eingeführt:

a) Nach Riesa und Riesa-Elbkai von Bilin 48·20 Mk., Brüx (k. k. St B. und A.T.E) 49·17 Mk., Dux, Dux-Ladowitz und Dux-Liptitz je 47·55 Mk., Karbitz 42·69 Mk., Mariaschein 43·83 Mk., Teplitz und Teplitz-Waldthor je 45·93 Mk. und von Ullersdorf 46·90 Mk.

b) Nach Gröditz von Brüx (k.k.St.B. und A.T.E.) 53·20 Mk., Dux und Dux-Ladowitz je 51·80 Mk., Karbitz 46·69 Mk., Mariaschein 47·83 Mk. und von Ullersdorf 50·90 Mk.

Für die in den Monaten December 1892, Jänner und Februar 1893 von vorgenannten Stationen bezogenen und nach den höheren tarifmässigen Frachtsätzen abgefertigten Kohlensendungen gelangen die ermässigten Frachtsätze jedoch im Rückvergütungswege zur Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass auf die Monate December 1892, Jänner und Februar 1893 zusammen höchstens 28 pCt. der Gesammtbeförderungsmenge in der Zeit vom 1. December 1892 bis Ende November 1893 entfallen. Frachtinteressenten, welche diese Begünstigung beanspruchen, haben die Original-Frachtbriefe und die Original-Aufgabs-Recepisse oder Duplicat-Frachtbriefe zu den Sendungen aus den Monaten December 1892, Jänner und Februar 1893 unter Anmeldung des beabsichtigten Bezuges von mindestens 72 pCt. des gesammten Empfanges in den Monaten März bis Ende November 1893, spätestens Ende Mai 1893, und die Frachtdocumente zu den Sendungen aus den Monaten März bis Ende November 1893, spätestens Ende Jänner 1894 bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden einzureichen. Die Sendungen können nach Wahl entweder von einem Versender aufgegeben oder an einen Empfänger gerichtet sein.

Güterverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München. (Einführung eines directen Tarifes.) Am 1. Jänner ist ein directer Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen sämmtlichen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen (Haupt-, Vicinal- und Localbahnstationen) einerseits, dann sämmtlichen Güterstationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München andererseits, sowie zwischen Güterstationen dieser Gesellschaft im Transit über die kgl. Bayer. Staatseisenbahnen in Kraft getreten. Durch die Einführung dieses Tarifes werden sämmtliche seither veröffentlichten directen Frachtsätze für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und der Localbahn-Actiengesellschaft in München aufgehoben. Der neue Tarif kann von dem Materialdepot der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen zum Preise von Mk. 1·50 für das Stück bezogen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
74	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Für den Transport von auf eigenen Rädern rollenden und als Parteigut aufgegebenen Eisenbahn-Fahrzeugen, und zwar: a) für Personen- und Güterwagen, auch Krahnenwagen	Bregenz k.k.St.B.	Wien K.E.B. transit	Siehe die nntenstehenden Bestimmungen	Vom 1. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif		ad a) Francs (Gold) pro Wagenachse: 69·26		Im Kartirungswege		
				Buchs k.k.St.B.						69·26				
				Lindau (Station der k. bayr. St.B. u. der k.k.St.B.)						69·26				
				Passau k.k. St.B.						38·13				
				Simbach k.k.St.B						39·25				
			b) für Locomotiven und Tender	Bregenz k.k.St.B.						ad b) Francs (Gold) pro Tonne à 1000 kg: 25·20				
				Buchs k.k.St.B.						24·80				
				Lindau (Station der k. bayr. St.B. u. der k.k.St.B.)						25·20				
				Passau k.k. St.B.						13·40				
				Simbach k.k.St.B						13·90				

Bestimmungen.

1. Die Tarifsätze für Eisenbahnwagen erhöhen sich um 50%, wenn auf einem offenen Güterwagen ein leerer Güterwagen zur Verladung gelangt, und um 100%, wenn auf einem Plateauwagen zwei andere Plateauwagen zur Verladung kommen. Eine Beladung solcher Fahrzeuge mit anderen Gütern ist unbedingt ausgeschlossen.
2. Die vorstehenden Frachtsätze gelangen nur hinsichtlich solcher Transporte von Waggons, bezw. Locomotiven und Tender zur Anwendung, welche nachweislich nach Rumänien, Serbien, Bulgarien oder der Türkei verfrachtet, resp. für die betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen bestimmt sind und an dieselben oder an deren Vertreter adressirt werden. Der Nachweis dieser Destination ist dadurch zu erbringen, dass den in Betracht kommenden Sendungen Frachtbriefe beigegeben werden, welche entweder von einer ausländischen Station oder von einer der vorstehend namhaft gemachten österreichischen Grenzstation (Bregenz, Buchs, Lindau, Simbach, Passau), bis zur Bestimmungsstation in Rumänien, Serbien etc., oder mindestens nach Verciorova, Predeal oder Suczawa, (für Rumänien), bezw. Semlin (für Serbien und weiter) direct lauten.
3. Die Aufgeber haften für die Lauffähigkeit der Wagen, bezw. Locomotiven und Tender und haben die Aufgeber überhaupt hinsichtlich des Transportes solcher Fahrzeuge den vorgeschriebenen technischen Anforderungen nach jeder Richtung nachzukommen.
4. Betreff der Begleiter sind die Bestimmungen massgebend, welche auf Seite 136/137 des Theiles I der österr.-ungar. Eisenbahnen vom 1. Jänner 1893 unter VII angeführt sind.
5. Falls in der Zeit vom 1. Jänner 1893 bis 31. December 1893 bezügliche directe Frachtsätze für den Verkehr mit Rumänien, Serbien etc. in Wirksamkeit treten, erlischt die Anwendbarkeit der vorstehend bezeichneten Kartirungsfrachtsätze mit dem Einführungstage der directen Frachtsätze, und zwar für den betreffenden Verkehr auch ohne Einhaltung der Kündigungsfrist von 6 Wochen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	
75	K.k.St.B.	**Ergänzung.** In der Verlautbarung in Nr. 147 ex 1892 dieses Blattes ist unter fortlaufender Nr. 2331 (Seite 2267) in der vierten Rubrik betitelt: „für Artikel“ der Artikel Malz einzufügen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
76	K. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen		Kalk gebrannt, Cement, Kalksteine	Branik-Hodkovička	Prag K.F.J.B. trans. " Smichov " " Hrabovka "	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 7·0		Im Kartirungswege		
			Chamotteziegel, Lehm, Fassdauben, Heu, Hafer, Oele mineralische, Maschinentheile, Steine der Pos. S. 57 und 58 des Tarifes Theil I, Stroh, Fassreifen	Prag K.F.J.B. transit " -Smichov " " -Hrabovka "	Branik-Hodkovička					7·0				
			Kohle mineralische	Nusle-Vršovic transit	Branik-Hodkovička Krč				kr. 6·8 6·8	5·0 5·0	kr. 1·8 1·8			
			Kalk gebrannt, Cement	Branik-Hodkovička	Nusle-Vršovic transit				6·9	5·0	1·9			
			Chamotteziegel	Nusle-Vršovic transit	Branik-Hodkovička				6·9	5·0 kr.	1·9			
			Lehm						6·9		1·9			
			Fassdauben						8·0		3·0			
			Fassreifen						8·0		3·0			
			Heu						6·9		1·9			
			Hafer						9·2		4·2			
			Oele mineralische						9·2		4·2			
			Maschinentheile						8·7		3·7			
			Steine der Pos. S. 57 und 58 des Tarifes, Theil I						6·9		1·9			
			Stroh						6·9		1·9			
77	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art	Triest-St. Andrea Triest-Stadt k.k.St.B. Triest-Freihafen k.k.St.B. oder vice versa	Dignano	Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Aufrechthaltung der bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	kr. Cl. I 78 Cl. II 64 Cl. A 44	25 kr.	kr. 53 39 19	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
78	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Cigarettenpapier als Frachtgut	a) Delle transit b) Novéant transit	Sneżawa transit	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nachweislich von Paris nach Jassy befördert worden sein und sind ad a) in Wien, ad b) in Eger umzukartiren. Die Abfertigung der Sendungen muss erfolgen: a) via Romanshorn—Bregenz— oder via Buchs— } Arlberg—Innsbruck—Wörgl—Bischofshofen—Wien— { Sillein—Zwardon—Saybusch od. Lundenburg—Oswięcim—Podgorze, Plaszów—Lemberg oder Lundenburg—Krakau—Lemberg b) via Eger—Karlsbad—Bubna—B.-Brod—Olmütz— { Oswięcim—Podgorze, Plaszów—Lemberg bezw. Krakau—Lemberg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. März 1893	Verschieden		ad a) 107·43 } " b) 114·13 } Francs Gold per 1000 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Versender lautenden Original-Frachtbriefe bis Eger, bezw. Wien und der Duplicat-Frachtbriefe von Eger, bezw. Wien oder der Original-Frachtbriefe Paris—Jassy, welche Belege bis längstens 30. Juni 1893 einzureichen sind	
79	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art a) in Mengen unter 5000 kg b) " " von mindestens 5000 kg oder Frachtzahlung für dieses Quantum pro Frachtbrief und Wagen	Kolomea und umgekehrt	Sopów loco	Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	Verschieden	ad a) 8 kr. " b) 6 "	Verschieden	Im Kartirungswege		
80	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt Schönfeld Karbitz Mariaschein Teplitz Ullersdorf Dux und Dux-Ladowitz Brüx A.T.E. u. k. k. St.B. Triebschitz Holtschitz-Seestadtl Schwaz-Kuttowitz Bilin k. k. St.B.	Brünn St.E.G. und Schimitz	Für das in der Zeit bis Ende December 1893 die Anzahl von 4000 Tonnen übersteigende Quantum.*) Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis Ende December 1893	Directer Kohlentarif von A.T.E. nach St.E.G.-Stationen vom 1. April 1890	Kreuzer ö. W. 53·8 54·0 54·4 55·1 56·2 57·0 57·4 58·4 58·7 58·9 57·4 57·8	42·5 42·7 42·9 43·3 43·6 44·4 44·8 45·8 46·1 46·3 44·8 45·2	11·3 11·3 11·5 11·8 12·6 12·6 12·6 12·6 12·6 12·6 12·6 12·6	Im Rückvergütungswege	Bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, längstens bis Ende März 1894 vorzulegen	*) Die Begünstigung für das Quantum bis zu 4000 t siehe V.-B. Nr. 138 vom 1. December 1892, Post 1876

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
81	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	Halbstadt transit	Marchegg transit (für Sendungen nach Budapest und Köbánya)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1893	Tarif vom 1. Jänner 1889	Verschieden	49·2 kr. ö. W.		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens innerhalb 3 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses vorzulegen sind	Die Sendungen müssen mit directe nach den Bestimmungsstationen Budapest oder Köbánya lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
82	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Tabak, roh, d. i. Tabakblätter, unverarbeitete und Tabakschrot, Rolltabak; ferner Tabakabfälle, als: Tabakrippen und Tabakstengel	Göding und vice versa	Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk) Brake Bremerhaven (Freihafenbahnhof und Zollinlandsbahnhof) Geestemünde Nordenham Hamburg B. Altona Lübeck Harburg Stettin Swinemünde	Giltig bei Aufgabe von mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hiefür	Vom 15. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich) Theil II, Heft 2, Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Juni 1890	in Mark 3·97 4·17 4·17 4·17 4·17 3·97 4·02 4·— 3·97 3·27 3·60	3·85 4·05 4·05 4·05 4·05 3·85 3·90 3·88 3·85 3·15 3·48	0·12	Im Kartirungswege		Bei geschlossener Schiffahrt auf dem Haff haben die für Stettin ausgewiesenen Sätze auch für Swinemünde Giltigkeit
83	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Möbel aus gebogenem Holze a) unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt, b) in Kisten, Fässern oder Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt, c) Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet, d) und e) Möbel aus gebogenem Holze, zerlegt oder unzerlegt, und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holze, roh vorgearbeitet	Bielitz K.F.N.B. Bisenz-Pisek K.F.N.B. Bistritz a. H. K.F.N.B. Holleschau K.F.N.B. Hullein K.F.N.B. Napagedl K.F.N.B. Nemotitz St.E.G. Olmütz St.E.G. Pobl K.F.N.B. Preran K.F.N.B. Stauding K.F.N.B. Teschen K.F.N.B. und K.O.E. Wall.-Meseritsch K.F.N.B. Weisskirchen K.F.N.B.	Bodenbach St.E.G. transit und Tetschen Oe.N.W.B. transit	Die Frachtsätze unter a), b) und c) gelten bei Aufgabe beliebiger Quantitäten. Die Frachtsätze unter d) und e) finden Anwendung bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	Bis 31. December 1893	Local-, bezw. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Markpfennigen a) b) c) d) e) 531 485 385 201 188 393 393 295 193 158 429 400 300 182 148 413 389 291 177 142 393 381 285 174 139 393 393 295 182 147 393 393 295 193 158 343 343 252 160 123 437 405 304 184 133 380 367 272 167 133 447 426 324 194 158 550 459 361 227 159 467 425 321 193 147 422 395 296 180 133		Im Kartirungswege		

Die Frachtsätze ad a), b), c) und d) finden im Kartirungswege nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen, nach ausländischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

Die Frachtsätze ad a) und b) gelten im Rückvergütungswege auch dann, wenn die Transporte nach Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. aufgegeben und ab diesen Stationen mit neuen Frachtbriefen mit anderen Stückgütern als Sammelladungen nach ausländischen Stationen weiter befördert werden.

Zur Erlangung dieser Begünstigung sind jedoch bis Ende März 1894 hinsichtlich des Transportes bis Bodenbach, resp. Tetschen die Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, und hinsichtlich des Transportes ab Bodenbach, resp. Tetschen, bis zur Zielstation die Duplicat-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen.

Die Frachtsätze ad e) finden nur dann Anwendung, wenn die Transporte mit directen nach Hamburg, Harburg, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Werden jedoch die Transporte nur nach Bodenbach St.E.G. transit oder Tetschen Oe.N.W.B. transit aufgegeben, und in Bodenbach oder Tetschen nach Hamburg, Harburg, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen reexpedirt, so erfolgt die Anwendung der ad e) bezeichneten Frachtsätze im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. und der Duplicat-Frachtbriefe über den Weitertransport ab Bodenbach St.E.G. oder Tetschen Oe.N.W.B. Ausserdem müssen die Transporte zu gleichen Theilen nach Bodenbach St.E.G. transit und nach Tetschen Oe.N.W.B. transit aufgegeben werden. Die bedungenen Documente sind spätestens Ende März 1894 vorzulegen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
84	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungarischen Staatsbahnen	Gedörrtes Obst und Pflaumenmus	1. Belgrad loco und transit, Gunja-Brčka; 2. Andrievci, Bosna-Brod, Brod, Bršadin, Eszék, Garčin, Ivánkovo, Mikanovci, Mitrovicz loco und transit, Samacz, Strzivojna-Vrpolje, Vinkovce, Vukovar, Zimony	westlichem Auslande (Schweiz, Frankreich, weiters nach dem durch die Bayer.-Oesterr.-Ungar. und Süddeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarife begrenzten Verkehrsgebiete	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen.** Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der in den Schweizer.-Oesterr.-Ungar., Oesterr.-Ungar.-Franz., Bayer.-Oesterr.-Ungar. und Südd.-Oesterr.-Ungar. Verbänden enthaltenen einschlägigen Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma hat vor Beginn der Transporte diese ihre Absicht der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen anzuzeigen, gleichzeitig eine Caution von 2500 Gulden ö. W. in Baarem oder in zu staatlichen Depositen geeigneten Werthpapieren, bei welchen der Werth mit einem Abzuge von 10 Percent des Courses gerechnet wird, bei der Hauptcassa der kgl. ungar. Staatseisenbahnen zu erlegen und die bindende Erklärung abzugeben, sämmtliche Pflaumentransporte in den begünstigten Relationen auf der directen Bahnroute zu befördern	Bis 31. December 1893	Von den in der Rubrik 7 angeführten Verbandstarifen, in Ermanglung derselben von den Umkartirungssätzen			Ad 1. 20 Centimes, respective 16 Markpfennige; Ad 2. 10 Centimes, respective 8 Markpfennige	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Firma als Aufgeber lautenden und spätestens bis Ende Mai 1894 der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen vorzulegenden Original-Aufgabs-Recepisse. Die Liquidirung der Refactie erfolgt eventuell auf Grund der durch die Stationen einzusendenden Ausweise, welche die Verrechnungsdaten der durch die betreffende Firma verfrachteten Sendungen enthalten	Für in Budapest föv. közraktárak, resp. in dem Sziszeker Lagerhause reexpedirte Sendungen wird die Reexpeditionsgebühr auf 1 kr. ö. W. pro 100 kg ermässigt
85	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Niederschlesischen Coaks	Halbstadt St.E.G. transit	Karánsebes; Verciorova	Bei Aufrechthaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. jedoch bis Ende December 1893	Localtarife		kr. ö.W. 105; 115		Im Rückvergütungswege	Die auf den Reclamanten als Absender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse oder Frachtbrief-Copien, welche spätestens bis Ende März 1894 vorzulegen sind	
				Mittelsteine St.E.G. transit	Karánsebes; Verciorova					108; 118				
86	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl	Györ m. a. v., „ gy. s. e. v.	Schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz transit, Buchs transit, St. Margarethen transit, bezw. Lindau transit, dann nach Basel, Schaffhausen, Singen, Constanz und Stationen der Franz. Ostbahn	Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der in den bezüglichen Verbandstarifen enthaltenen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Verband, Theil III, Heft 2; Oesterr.-Ungar.-Franz. Verb., Theil III, Heft 2; Oesterr.-Ungar.-Schweiz.-Südbad. Verb., Theil III, Heft 2	Verschieden		8 Centimes pro 100 kg von den in den bezeichneten Tarifen enthaltenen Frachtsätzen	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende März 1894 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
87	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus	Budapest d. p. t. p. n. " Józsefváros " fövár. közraktárak " nyugoti p. u. " Lipótváros	Wien St.E.G. transit	Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nach bayerischen, süddeutschen, schweizerischen oder nach Stationen der Franz. Ostbahn bestimmt sein und mit directen Frachtbriefen oder mit solchen directen Frachtbriefen, auf welchen die Umkartirung in Wien St.E.G. vorgeschrieben ist, aufgegeben werden	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband	62 kr. ö. W.	99 Centimes, resp. 80 Pfennige		Im Rückvergütungswege	Die auf den Reclamanten als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, welche spätestens bis Ende März 1894 vorzulegen sind	
88	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bei Sendungen, welche auf Grund der in den directen Auslandstarifen enthaltenen Frachtsätze abgefertigt werden, werden jene Differenzen rückvergütet, welche zwischen den directen Frachtsätzen und jenen Transportsgebühren resultiren, welche auf Basis der Umkartirung in Wien mit Berücksichtigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 139 vom 3. December 1892, sub Pos. 1932, publicirten Refactien erreicht worden wären. Diese Begünstigung bleibt unter Aufrechthaltung sämmtlicher auf obige Refactien bezughabenden Bedingungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1993 in Kraft. Die Eisenbahnverwaltungen behalten sich das Recht vor, diese Begünstigung wann immer mit einer sechswöchentlichen Kündigungsfrist aufzuheben. Die Differenzen werden gegen Vorlage der Original-Aufgabs-Recepisse und Frachtbriefe, welche Documente bis spätestens Ende März 1894 vorzulegen sind, liquidirt.													
89	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Schafe, lebende	Budapest-Ferenczváros, marhavásár	Wien St.E.G. transit (für nach Paris bestimmte Transporte)	Bei Bezahlung der Fracht für die Ladefläche des benützten Etagewagens und Aufrechthaltung der für derlei Transporte bestehenden allgemeinen Bestimmungen. Die Transporte sind mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe zu bringen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Durchführung im Tarifwege, resp. bis Ende December 1893	Oesterreichisch-Ungarischer Verband	Frachtsatz pro Quadratmeter der Ladefläche des benützten Etagewagens 219 kr. ö. W.	335 Centimes		Im Rückvergütungswege	1. Vorlage der die Transporte begleitenden Gesundheits-Certificate oder mindestens deren durch das Budapester Marktinspectorat auszufertigenden und beglaubigten Copien, eventuell anderweitiger amtlicher Documente, auf welchen durch das Marktinspectorat zu beglaubigen ist, dass die die Begünstigung in Anspruch nehmende Partei die Schafe nach Budapest beförderte, eventuell dieselben am Budapester Markte gekauft hat. 2. Vorlage der Copien jener Gesundheits-Certificate, welche den Frachtbriefen der nach Paris aufgegebenen Transporte beigegeben wurden. Auf den Copien dieser Gesundheits-Certificate oder anderweitigen Documenten ist durch das Budapester Marktinspectorat unter Hinweis auf das zum Transporte gehörige Gesundheits-Certificat, eventuell auf ein anderes Document der Name des Eigenthümers der Schafetransporte und deren Ursprungsstation amtlich zu verzeichnen. 3. Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse über den Transport von Budapest nach Paris. Diese Documente sind bis spätestens Ende Mai 1894 vorzulegen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
90	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Gedörrtes Obst und Pflaumenmus	In nachstehenden Relationen		**Bei Auflieferung von 25000 Tonnen während der Dauer der Begünstigung.** Von dem bedungenen Minimalquantum sind mindestens **1500 Tonnen nach Fiume und Triest** zu verfrachten. Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen sind mit directen Frachtbriefen zur Aufgabe zu bringen. Unter Aufrechthaltung der für den Transport genannten Artikels bestehenden Tarifbestimmungen. Die die Begünstigung in Anspruch nehmende Firma hat vor Beginn der Transporte diese ihre **Absicht der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen** anzuzeigen, gleichzeitig eine **Caution von 10000 fl.** im Baaren oder in zu staatlichen Depositen geeigneten Werthpapieren, bei welchen der Werth mit einem Abzuge von 10% des Courses gerechnet wird, bei der Hauptcassa der kgl. ungar. Staatseisenbahnen zu erlegen und die bindende Erklärung abzugeben, sämmtliche Pflaumentransporte in den begünstigten Relationen auf der directen Bahn-Route zu befördern. Bei Nichteinhaltung der Bedingungen verfällt die deponirte Caution zu Gunsten der Bahnanstalt	Bis Ende December 1893	Localtarif der kgl. ungar. Staatseisenbahnen. — Oesterr.-Ungar. Verband. — Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband — Ungar.-Adriatischer Eisenbahn-Verband. — Ungar.-Bosnischer Verband. — Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Verband	Die in der umstehenden Tabelle angeführten Frachtsätze	Die in der umstehenden Tabelle angeführten Frachtsätze	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Firma als Aufgeber lautenden und spätestens bis **Ende Mai 1894** der Direction der kgl. ungar. Staatseisenbahnen vorzulegenden Original-Aufgabs-Recepisse. Die Liquidirung der Refactie erfolgt eventuell auf Grund der durch die Stationen einzusendenden Ausweise, welche die Verrechnungsdaten der durch die betreffende Firma verfrachteten Sendungen enthalten	

Bei Sendungen, welche von den in der Tabelle angeführten Aufgabsstationen nach Budapest főv. kőzrakt., resp. an das Sziszeker Lagerhaus zur Einlagerung gelangen, und von da nachgewiesen weiterbefördert werden, wird die **Reexpeditionsgebühr auf 1 kr. ö. W.** pro 100 kg ermässigt. In der Station Fiume geniessen die unter dem Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Firma dort anlangenden und in den Bahnmagazinen eingelagerten Sendungen — bei gleichzeitiger Einlagerung von höchstens 50 Wagen — eine 4monatliche Lagerfreiheit, in der Station Budapest d. p. t. p. u. und Budapest-Józsefváros die unter dem Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Firma dort anlangenden Sendungen, ferner in Fiume für das 50 Wagen überschreitende Quantum eine 21tägige Lagerfreiheit mit der Beschränkung, dass diese Begünstigung gegen achttägige Kündigung wann immer zurückgezogen werden kann. Weiteres wird bedungen, dass die Frachtbriefe sowohl in Budapest wie in Fiume innerhalb der tarifmässig lagerzinsfreien Zeit ausgelöst werden. Nach Ablauf dieser lagerzinsfreien Zeit wird für jeden angefangenen Tag und 100 kg ein Lagerzins von 0·4 kr. ö. W. berechnet. Die Direction der königl. ungar. Staatseisenbahnen hat im Interesse des Publikums in Brčka eine Agentur errichtet, welche zur Aufnahme der Güter und zur Ausstellung der Aufgabs-Recepisse berechtigt und verpflichtet ist, die aufgenommenen Güter in Verwahrung zu nehmen, mit Plätten nach Gunja-Brčka zu überführen und in die Eisenbahnwaggons zu verladen, für welche Leistungen pro 100 kg in maximo 12 kr. ö. W. eingehoben werden.

Anmerkung. Für die nach Budapest nyugoti-p. u. bestimmten Sendungen gelangen die für Budapest teher-p. u. giltigen Frachtsätze, erhöht um 5 kr. ö. W. pro 100 kg, zur Anwendung. Die für Gunja-Brčka loco und transit, Brod, Andrievci, Garcin, Bosna-Brod, Strzivojna-Vrpolje, Eszék, Samac, Vinkovci, Iwánkovo und Minkanovci im Verkehre mit Wien St.E.G. verzeichneten Frachtsätze haben auch für Wien (Matzleinsdorf) Giltigkeit.

Von	Nach Budapest a) dunap. t. p. u. b) fővarosi-közrakt. c) Józsefváros — Kartirungs-Frachtsatz	Ermässigter Frachtsatz	Differenz	Wien St.E.G. — Kartirungs-Frachtsatz	Ermässigter Frachtsatz	Differenz	Fiume — Kartirungs-Frachtsatz	Ermässigter Frachtsatz	Differenz	Triest — Kartirungs-Frachtsatz	Ermässigter Frachtsatz	Differenz
	Centimes pro 100 Kilogramm											
Belgrad loco	153	126	27	257	229	28	278	252	26	294	268	26
„ transit	148	122	26	252	224	28	273	247	26	289	263	26
	Kreuzer ö. W. pro 100 Kilogramm											
Zimony	81	55	26	137	104	33	126	118	8	182	132	50
Mitrovicz loco / „ Szavapart loco	96	77	19	152	125	27	146	124	22	169	132	37
Mitrovicz Szavapart transit	102	58	44	158	106	52	148	115	33	171	123	48
Gunja-Brčka	93	79	14	150	128	22	152	121	31	175	129	46
„ „ transit	93	71	22	150	120	30	152	114	38	175	121	54
Brod	89·3	79	10·3	150	128	22	112	103	9	135	113	22
Andrievci	100·3	79	21·3	161	128	33	114	98	16	137	114	23
Garčin	97·3	79	18·3	158	128	30	114	98	16	137	114	23
Bosna-Brod	89·3	79	10·3	150	128	22	113	104	9	136	114	22
Strzivojna-Vrpolje	100·3	79	21·3	158	128	30	115	99	16	138	115	23
Eszék	72	57	15	128	105	23	133	113	20	156	125	31
Vukovár	72	57	15	128	105	23	124	104	20	147	120	27
Samacz	89·3	79	10·3	150	128	22	120	111	9	143	120	23
Bršadin	83	68	15	139	116	23	122	104	18	145	120	25
Vinkovce	83	68	15	139	116	23	122	104	18	145	120	25
Iwánkovo	86	71	15	142	119	23	120	104	16	143	120	23
Mikanovci	89	74	15	145	122	23	119	104	15	142	120	22

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
91	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Kozy	Chybi	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 15·8	kr. 13·2	kr. 2·6	Im Kartirungswege		
				Kęty					19·0	17·2	1·8			
				Andrichau					23·8	22·8	1·0			
92	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Cigarettenpapier in ganzen Bogen, in Ballen oder Kisten verpackt	Złoczow	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres längstens jedoch bis Ende December 1893	Tarif für den Galizisch-Wiener Gemeinschafts-Verkehr	402·8 kr.	262·8 kr.	140 kr.	Im Kartirungswege		
			Druck- und Packpapier						293·4 kr.	218·4 kr.	75 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
93	Südbahn-Gesellschaft	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Reservebestandtheile, Betriebsmaterialien etc.	Leoben und vice versa	Vordernberg	Die Transporte müssen zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif		Bei Aufgabe als Eilgut 8 kr. pro 100 kg; bei Aufgabe als Frachtgut u. zw. in jedem Gewichte 4 kr. pro 100 kg und in Wagenladungen, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen 3·1 kr. pro 100 kg		Im Kartirungswege		
			Lastwagen, auf eigenen Rädern laufend							ö. W. fl. 0·80 per Lastwagen				
			Personenwagen, auf eigenen Rädern laufend							ö. W. fl. 1·50 per Personenwagen				
			Secundärzugs-Maschinen sammt Tender und für Schlepptender, auf eigenen Rädern laufend							ö. W. fl. 2·20 per Tender-Maschine od. per Schlepptender				
94	Südbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Raffinade-Zucker	Szerencs	Cilli Klagenfurt Laibach Marburg Villach	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Directe Frachtsätze bestehen nicht	113·5 150·2 125·5 107·3 162·1 kr. incl. Mgb. und ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
95	Südbahn-Gesellschaft		Eisendraht	Kapfenberg (via Pragerhof)	Stuhlweissenburg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Temp. Anhang, giltig vom 1. Jänner 1893	kr. 100·7 (incl. Mgb. und Steuer)	kr. 94 (incl. Mgb. und Steuer)	kr. 6·7	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
96	Südbahn-Gesellschaft		Secundärzugsmaschinen sammt Tender und für Schlepptender, auf eigenen Rädern laufend	Wien (Matzleinsdorf)	Mürzzuschlag	Die Transporte müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	Serie VI je nach dem Gewichte	14·40	Gulden ö. W. pro Tendermaschine oder pro Schlepptender	Im Kartirungswege		
				Grenze Hetzendorf	Mürzzuschlag					15·30				
				Leobersdorf	Mürzzuschlag					10·70				
				Leoben S.B.	Mürzzuschlag					6·20				
				und vice versa										
				Wien (Matzleinsdorf)	Graz S.B.					25·50				
				Grenze Hetzendorf	Graz S.B.					26·40				
				Leobersdorf	Graz S.B.					21·70				
				Leoben S.B.	Graz S.B.					7·70				
				Unter-Drauburg	Graz S.B.					13·90				
				und vice versa										
				Klagenfurt	Unter-Drauburg					7·—				
				und vice versa										
			Ausrüstungs- und Inventargegenstände, dann Schienen und Schienenbefestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra- und Brückenhölzer, Eisenbrücken-Constructionstheile, Gerüsthölzer, Werkzeuge, Ladungsutensilien, als: Plachen, Kippen, Reitelketten etc., dann Militär-Einrichtungsgegenstände	Wien (Matzleinsdorf)	Graz S.B.				Verschieden	Bei Beförderung als Eilgut 0·4 kr. pro Kilometer und 100 kg. Bei Beförderung als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte, 0·2 kr. pro 100 kg und 1 Kilometer und in Wagenladungen bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen 15·5 kr. pro Wagen und 1 Kilometer	Verschieden			
				Hetzendorf loco	Graz S.B.									
				Grenze Hetzendorf*)	Graz S.B.									
				und vice versa										
				Wien (Matzleinsdorf)	Mürzzuschlag									
				Hetzendorf loco	Mürzzuschlag									
				Grenze Hetzendorf*)	Mürzzuschlag									
				Leobersdorf	Mürzzuschlag									
				und vice versa										
				Graz S.B.	Laibach S.B.									
				Graz S.B.	Leoben S.B.									
				Graz S.B.	Leobersdorf									
				Graz S.B.	Mürzzuschlag									
				Graz S.B.	Unter-Drauburg									
				und vice versa										
				Klagenfurt	Unter-Drauburg									
				und vice versa										
				Laibach	Videm-Gurkfeld									
				und vice versa										
			Lebensmittel und Emballagen	Leoben S.B.	Graz S.B.									
				Klagenfurt	Unter-Drauburg									
				und vice versa										
		Leoben-Vordernberger Eisenbahn		Leoben	Vordernberg									
				und vice versa										

*) Für Sendungen im Verkehre zwischen Grenze Hetzendorf einerseits und Graz S.B., bezw. Mürzzuschlag andererseits, werden die Gebühren auf Grund nebiger Einheitssätze und der bis, bezw. ab Wien (Matzleinsdorf) entfallenden kilometrischen Distanzen, unter Hinzurechnung von 8 Kilometern ermittelt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
97	Südbahn-Gesellschaft		Locomotiven sammt Tendern, auf eigenen Rädern laufend, sowie auf diesen Fahrzeugen etwa verladene Ersatzstücke	Peri transit	Budapest S. B.	Die Locomotiven sammt Tendern müssen in italienischen Stationen westlich der Linie Padua—Bologna—Spezia mit directen an einen Vermittler in Budapest S.B. adressirten Frachtbriefen im Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehre zur Aufgabe gelangen. Die Transporte, für welche diese Begünstigung in Anspruch genommen wird, müssen unter entsprechender Vorschreibung auf den Frachtbriefen zur Hälfte via Peri und zur Hälfte via Cormons instradirt werden. Die Locomotiven sammt Tendern dürfen nicht in Budapest S.B. bleiben, sondern müssen daselbst mit neuen Frachtbriefen nach Salonichi reexpedirt werden. Die Locomotiven sammt Tendern müssen in italienischen Fabriken erzeugt und mit der Firmabezeichnung der betreffenden Fabrik versehen sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif für den directen Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehr vom 1. October 1887	In Francs pro Tonne = 1000 kg: 44·94	26·43	18·51	Im Kartirungswege gegen Caution *)		*) Als Garantie für die Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen haben Parteien, welche von dieser Begünstigung Gebrauch machen wollen, eine Caution von 10000 Francs bei der Hauptcasse der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien zu deponiren
				Cormons transit					36·04	21·97	14·07			
98	Südbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Succus-Masse	Triest S.B. und Fiume	Anspitz	Bei Aufgabe als Stückgut	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	255·4		Im Kartirungswege		
						Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg				218·9				
						Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen besorgt die Bahnanstalt				180·2 kr. ö. W.				
99	Südbahn-Gesellschaft	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Zucker aller Art ausgenommen Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker	Nagy-Szombat	Triest S. B.	Die bezüglichen Sendungen müssen von Triest auf dem Seewege nach dem Auslande zur Weiterbeförderung gelangen. Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens pro Frachtbrief und unter Einhaltung der sub Punkt VIII der vom 1. Juli 1891 giltigen „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" gegebenen Bestimmungen über die Anwendung der speciell für den Export nach dem Auslande gewährten Tarife	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Ungarisch-Adriatischer Verbandtarif (Theil II, Heft 2)	200	112	88	Im Kartirungs-, bezw. Rückvergütungswege	Vide nebenstehend bezogene Bestimmungen	
				Nagy-Tapolcsany					210	113	97			
									kr. ö. W. incl. Mgb. u. ungar. Transportsteuer		kr. ö. W.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
100	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz etc., Ausnahmetarif Nr. 3 A u. B, Theil II, Heft 2	Časlau Iglau Oe.N.W.B. Okrischko Oe.N.W.B. Polna-Stecken Wiese Zdiretz-Kreuzberg	Rietschen	Unter Einhaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 3 A und B giltigen Bestimmungen	Ab 15. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Ostdeutsch-Oesterr. Verband. Theil II, Heft 2 vom 1. Juli 1892		In Markpfennig Ausnahmetarif 3 A / 3 B 76 / 71 96 / 90 100 / 95 94 / 88 98 / 92 89 / 83		Im Kartirungswege		
				Časlau	Friedeberg a. Qu Hirschberg i.Sch. Penzig					80 / 74 65 / 63 67 / 65				
101	Oe.N.W.B.	Betheiligten Verwaltungen	**Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.** Bis auf Weiteres werden die bisher auf die Artikel Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate beschränkten Verbands-Ausnahmetarife auch auf den Artikel „Malz" ausgedehnt, und zwar: im Theil II, Heft 1, der Ausnahmetarif Nr. 1 des Nachtrages IV, Punkt 3 und des Nachtrages VI, Punkt 10 im Theil II, Heft 2, der Ausnahmetarif Nr. 1 B, Seite 81 des Haupttarifs im Theil II, Heft 3, der Ausnahmetarif Nr. 1 A, des Nachtrages XIII, Punkt 3 und des Nachtrages XV, Punkt 5											
102	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		a) Kohlen, mineral., dann Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Zauchtel	Fulnek	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1400 metr. Tonnen (à 1000 kg) ad a), b) und c) zusammengenommen.** Für mineralische Kohlen, dann Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen. Abladen der Sendungen ad a) durch Organe der Parteien	Bis Ende December 1893	Localtarife	7·5 kr.	6·0 kr	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei den Sendungen nach Fulnek auf die reclam. Firma als Empfängerin lautende Orig.-Frachtbr. und bei den Sendungen von Fulnek auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende Origin.-Aufgabs-Recepisse, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Bei den Sendungen mineralischer Kohle und Holz nach Fulnek müssen die Origin.-Frachtbr. die Bestätigung von Seite des Stations-Vorstandes der genannten Station darüber tragen, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist. Die zur Vorlage bedungenen Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
			b) Güter der Frachtgutclasse II	Zauchtel	Fulnek				9·0 kr.	7·0 kr.	2·0 kr.			
			c) Güter der Frachtgutclasse I	Zauchtel	Fulnek				10·5 kr.	8·0 kr.	2·5 kr.			
				bezw. vice versa										
103	Südbahn-Gesellschaft	Am Galiz.-Adriatischen Eisenbahn-Verbande betheiligten Verwaltungen	Holz, eingereiht in den Ausnahmetarif XIII b / XIII a des Galiz.-Adriatischen Verbandstarifes	Czernowitz	Cormons	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Galizisch-Adriatischer Verbandtarif, giltig vom 1. Januar 1893	174 / 180 kr. ö. W. inclus. Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer	160 / 167 kr. ö. W. inclus. Mgb., bezw. ungar. Transportsteuer	14 / 13 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 2 ex 1893 muss es sub Post 69 in der Rubrik „für die Transportstrecke nach", Absatz 2, anstatt Przemys, richtig Przemysl und sub Post 71 in der gleichen Rubrik, anstatt Hrachowitz, richtig Hrachowetz heissen.

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der Publication sub Pos. 2410 des Verordnungs-Blattes Nr. 149 ex 1892 soll das vierte Wort in der 2. Zeile des Absatzes 2 a) statt „derselbe" heissen: „**dasselbe**".

Ergänzung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die Publicationen im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ex 1892, sub Pos. 2410, 2411 und 2412 werden durch die Bestimmung ergänzt, dass die zur Liquidirung der Frachtbegünstigungen erforderlichen Documente **nur** bei der betreffenden Abgabsbahn einzureichen sind.

Berichtigung. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. In Nr. 150 ex 1892 ist unter Pos. 2594 die vorletzte senkrechte Rubrik folgendermassen richtig zu stellen: Gegen auf eine und dieselbe Partei als Aufgeberin lautende Original-Aufgabe-Recepisse bis Ende März 1894."

Unter derselben Position ist ferner in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" folgender Satz einzutragen: „Der Frachtsatz Oderberg transit — Zsolna transit gilt nur für Sendungen aus Preussisch-Schlesien."

Ferner ist in derselben Nummer sub Pos. 2601 statt des Stationsnamens „Stiebing" — „**Stiebnig**" zu setzen.

Weiters ist in Nr. 1 ex 1893, sub Pos. 41 in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" in der ersten Zeile statt der Worte „eine Frachtgebühr" — „**keine Frachtgebühr**" zu setzen.

Druckfehler-Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. In der auf Seite 2366 des Verordnungs-Blattes des k. k. Handels-Ministeriums Nr. 150 vom 31. December 1892, sub Pos. 2506 enthaltenen Publication soll es in der Rubrik „Zugestandener Frachtsatz" anstatt „vom 151—300 km . . . 0·00 kr." richtig heissen „vom 151—300 km . . . **0·09 kr.**"

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 4. Wien, 12. Jänner 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Strassenbahn mit elektrischem Betriebe in Carlsbad, und zwar vom dortigen Bahnhofe der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn durch die Curstadt im Teplthale aufwärts bis zum Kaiserpark.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Stadtrathe von Carlsbad die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Strassenbahn mit elektrischem Betriebe in Carlsbad, und zwar vom dortigen Bahnhofe der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn durch die Curstadt im Teplthale aufwärts bis zum Kaiserpark, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 31. December 1892. Z. 64.244.

Neue Vorschriften für die Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes auf dem Bodensee in Baden.

Zum Vollzuge der am 6. Mai 1892 in Bregenz zwischen den Bevollmächtigten sämmtlicher Uferstaaten getroffenen Vereinbarung (siehe V.-Bl. Nr. 130 und 131 ex 1892) hat nunmehr auch die grossherzoglich badische Regierung mit Verordnung vom 17. December 1892, G. u. V.-Bl. Nr. XXXVII, neue Vorschriften, betreffend die Schiffahrt auf dem Bodensee, erlassen.

Abschnitt I dieser Vorschriften enthält unter gleichzeitiger Aufhebung der Artikel 2, Absatz 1, Satz 2 und Absatz 2 bis 4, Artikel 8, 9, 13, Absatz 2 bis 4, Artikel 16 und 17, Absatz 1, Satz 2 und 3 der Internationalen Schiffahrts- und Hafen-Ordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 jene Bestimmungen, welche in der Beilage zum Bregenzer Protokolle vom 6. Mai 1892 unter lit. A und B niedergelegt sind und auch in der österreichischen Ministerial-Verordnung vom 29. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 188, die Abschnitte A und B bilden.

Abschnitt II der Vorschriften trifft dagegen zum Vollzuge der Artikel 6 und 7, sowie 10 der Internationalen Schiffahrts- und Hafen-Ordnung für den Bodensee vom 22. September 1867, sowie der Artikel 5 und 6 der gemeinsamen Schiffahrts- und Hafen-Ordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Constanz und Schaffhausen vom 28. September 1867, unter Aufhebung der Verordnung des Handelsministeriums vom 12. März 1868, folgende Bestimmungen:

A. In Betreff der Schiffsuntersuchung.

§ 1.

Die Untersuchung der Bodenseeschiffe und die Ausstellung der Prüfungsurkunde geschieht im Amtsbezirk Constanz durch die Wasser- und Strassenbau-Inspection Constanz, in den Amtsbezirken Ueberlingen und Stockach durch die Wasser- und Strassenbau-Inspection Ueberlingen. Nach Erforderniss haben die Inspectionen zu der Untersuchung Sachverständige beizuziehen. Zur Untersuchung der Schiffe, welche dem Betriebe der staatlichen Schiffahrtsverwaltung gewidmet sind und zur Ausstellung der Prüfungsurkunde für solche Schiffe ist der grossherzogl. Maschinen-Inspector in Constanz zuständig.

§ 2.

Das Gesuch um Ausstellung einer Prüfungsurkunde ist von dem Eigenthümer oder dem Führer des Schiffes schriftlich oder mündlich (zu Protokoll) an die zuständige Wasser- und Strassenbau-Inspection zu richten. Das Gesuch muss folgende Angaben enthalten:

1. Gattung des Schiffes, ob Dampfschiff, Rad- oder Schraubendampfer oder Segelschiff, ob zum Transport von Personen oder von Gütern bestimmt, ob von Holz, Eisen oder Stahl gebaut;

2. die wichtigsten Abmessungen des Schiffes, Länge, Breite, Tiefe;

3. Zeit und Ort der Erbauung des Schiffes und Name (Firma) des Schiffbauers;

4. die Ladefähigkeit des Schiffes, annähernd oder auf Grund erfolgter Aichung;

5. die Bezeichnung des Hafens oder Landungsplatzes, wo der Gesuchsteller das Schiff zur Untersuchung vorzuführen wünscht;

6. ein Verzeichniss derjenigen Schiffsgeräthe, welche zum Zwecke der sicheren Fahrt, für das Abgeben der vorgeschriebenen Signale und für die Hilfeleistung bei Unglücksfällen auf dem Schiffe vorhanden sind;

7. Zahl und Art der in Aussicht genommenen Bemannung des Schiffes.

Ist das Schiff ausschliesslich oder vorwiegend für den Personenverkehr bestimmt, so hat der Gesuchsteller auch die nach seiner Ansicht zulässige grösste Zahl der an Bord zu nehmenden Personen anzugeben. Dem Gesuche um Untersuchung eines Dampfschiffes ist ausserdem die amtliche Bescheinigung über die erfolgte Prüfung des Dampfkessels beizufügen. Bei dem Antrage auf wiederholte Untersuchung eines Schiffes ist die Prüfungsurkunde — bei Dampfschiffen auch die Bescheinigung der Prüfung oder letztmaligen Revision des Kessels — vorzulegen und sind die wesentlichen Veränderungen und Erneuerungen einzelner Schiffstheile, deren Veranlassung, sowie Zeit und Ort der Ausführung anzugeben.

§ 3.

Ist wegen der Vollständigkeit des Gesuches nichts zu erinnern, so bestimmt die Wasser- und Strassenbau-Inspection Zeit und Ort der Untersuchung und beruft je nach Umständen den oder die Sachverständigen. Der Gesuchsteller hat das zu untersuchende Schiff an den bestimmten Platz zu verbringen und für die zur Vornahme der Untersuchung erforderliche Hilfeleistung zu sorgen. Das Schiff muss leer und in allen seinen Theilen zugänglich sein. Auf Verlangen der untersuchenden Inspection hat der Gesuchsteller eine Probefahrt vorzunehmen. Hat die Untersuchung keine Anstände ergeben oder sind die vorgefundenen Mängel beseitigt worden, so ordnet die Inspection die Bezeichnung der grössten zulässigen Eintauchung, sowie der Ladefähigkeit des Schiffes an und fertigt die Prüfungsurkunde doppelt aus; eine Ausfertigung wird dem Eigenthümer oder dem Führer des Schiffes ausgehändigt, die andere von der Inspection aufbewahrt. Für die Untersuchung der Schiffe, welche dem Betriebe der staatlichen Schiffahrtsverwaltung gewidmet sind, wird das Verfahren durch die General-Direction der grossherzoglichen Staatseisenbahnen im Wege der Verwaltungsvorschrift geregelt.

§ 4.

Die Kosten des Verfahrens hat der Gesuchsteller zu tragen. Dieselben bestehen:

a) in den wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der grössten zulässigen Eintauchung;

b) in der den beigezogenen Sachverständigen zu gewährenden Vergütung.

Die untersuchende Wasser- und Strassenbau-Inspection ist berechtigt, von dem Gesuchsteller die Einzahlung eines Kostenvorschusses im Betrage der voraussichtlich entstehenden Kosten zu verlangen. Die Ausfolgung der Prüfungsurkunde kann verweigert werden, bis die Untersuchungskosten, bezw. der gegenüber dem einbezahlten Kostenvorschusse etwa entstandene Mehrbetrag an die dem Gesuchsteller bezeichnete Casse entrichtet sind. Ist das Verfahren eingestellt worden, weil die Untersuchung Mängel ergeben hat und diese von dem Gesuchsteller nicht innerhalb der ihm gestellten Frist beseitigt worden sind, so hat derselbe gleichwohl für die entstandenen Kosten aufzukommen.

§ 5.

Wird die Ausstellung der Prüfungsurkunde verweigert oder glaubt der Gesuchsteller durch die Bestimmung der grössten zulässigen Eintauchung sich benachtheiligt, so steht ihm die Beschwerde an die grossherzogliche Ober-Direction des Wasser- und Strassenbaues zu. Die Beschwerde ist bei der Wasser- und Strassenbau-Inspection, welche die Untersuchung vorgenommen hat, schriftlich einzureichen.

B. In Betreff der Schifferpatente.

§ 6.

Wer das in Artikel 10 der Internationalen Schiffahrts- und Hafen-Ordnung für den Bodensee vom 22. September 1867, bezw. in Artikel 6 der gemeinsamen Schiffahrts- und Hafen-Ordnung für den Untersee und Rhein zwischen Constanz und Schaffhausen vom 28. September 1867 vorgeschriebene Patent über die Befugniss zum selbstständigen Betriebe des Schiffergewerbes erwerben will, muss nachweisen, dass er eine Lehrzeit oder Beschäftigung im Schiffergewerbe von mindestens 4 Jahren durchgemacht und davon wenigstens 3 Jahre auf Bodenseeschiffen solcher Gattung zugebracht hat, zu deren Führung er durch das Patent die Berechtigung erhalten will. Wird das Patent auch für den Untersee und Rhein zwischen Constanz und Ermatingen, bezw. für den Rhein zwischen Oberstaad und Schaffhausen nachgesucht, so hat der Bewerber nachzuweisen, dass er während seiner Beschäftigung im Schiffergewerbe die betreffende Rheinstrecke wiederholt befahren hat.

§ 7.

Die gemäss § 6 erforderlichen Nachweise sind durch Zeugnisse derjenigen patentirten Schiffer zu führen, bei welchen der Bewerber gelernt oder in Dienst gestanden hat. Kann deren Zeugniss nicht mehr beigebracht werden, so genügt ein Zeugniss von zwei anderen patentirten Schiffern, dass der Bewerber die vorgeschriebene Zeit als Schiffer gedient und die Bodenseeschiffahrt erlernt, bezw. die obgenannten Rheinstrecken wiederholt befahren hat. In den Zeugnissen ist die Gattung der Schiffe — Ruderschiff, Segelschiff, Schleppschiff, Dampfschiff — auf welchen der Bewerber beschäftigt war, sowie die Art der Beschäftigung — ob als Schiffsknecht, Matrose, Schiffsgehilfe, Steuermann u. dgl. — anzugeben. Die Zeugnisse müssen von einem öffentlichen Beamten beglaubigt sein.

§ 8.

Das Gesuch um Ertheilung eines Schifferpatentes nebst den in § 7 genannten Zeugnissen ist, wenn der Bewerber im Amtsbezirk Constanz seinen Wohnsitz hat, bei der Wasser- und Strassenbau-Inspection Constanz, wenn er im Amtsbezirk Ueberlingen oder Stockach seinen Wohnsitz hat, bei der Wasser- und Strassenbau-Inspection Ueberlingen einzureichen. Solche Bewerber, welche

sich bereits im Besitz eines von einer zuständigen österreichischen, bayerischen, württembergischen oder schweizerischen Behörde für den Bodensee ausgestellten Schifferpatentes befinden und noch ein Patent für den Untersee und die Rheinstrecke zwischen Constanz und Ermatingen, bezw. auch zwischen Oberstaad und Schaffhausen erwerben wollen, haben ihr Gesuch nebst Zeugnissen an die Wasser- und Strassenbau-Inspection Constanz zu richten. Die Inspection hat das Gesuch zu prüfen und mit gutächtlicher Aeusserung dem Bezirksamte zu übergeben.

§ 9.

Sind die Bedingungen erfüllt, worüber nach § 6, Ziffer 6, des Verwaltungsgesetzes der Bezirksrath zu entscheiden hat, so wird das Patent von dem Bezirksamte nach dem Muster Anlage a) zur Internationalen Schifffahrts- und Hafen-Ordnung für den Bodensee — wenn das Patent auch für den Untersee, bezw. die Rheinstrecke zwischen Constanz und Schaffhausen gelten soll, mit entsprechenden Zusatze — ausgefertigt und dem Bewerber ausgehändigt. Von der Ertheilung jedes Schifferpatentes ist der Wasser- und Strassenbau-Inspection behufs Eintragung in das Schifferverzeichniss vom Bezirksamte Mittheilung zu machen.

§ 10.

Die Einziehung der Schifferpatente steht dem Bezirksrathe zu, welcher das Patent ausgestellt hat, bezw. gemäss § 8 dieser Verordnung auszustellen gehabt hätte. Von jeder Einziehung eines Schifferpatentes ist der Wasser- und Strassenbau-Inspection zum Strich in dem Schifferverzeichnisse Nachricht zu geben.

§ 11.

Die §§ 6—10 finden auf die Berechtigung zur selbstständigen Führung von Schiffen, welche dem Betriebe der staatlichen Schiffahrtsverwaltung gewidmet sind, nur insoweit Anwendung, als es sich um die persönlichen Eigenschaften des Schiffsführers handelt (Ziffer 5 des Schlussprotokolles zur internationalen Schiffahrts- und Hafen-Ordnung für den Bodensee). Im Uebrigen beschliesst über die Zulassung zur selbstständigen Führung solcher Schiffe und über die Zurücknahme derselben die zuständige Behörde der staatlichen Schiffahrtsverwaltung nach Massgabe der betreffenden besonderen Verwaltungsvorschriften.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Principielle Genehmigung.) Principiell genehmigt wurde das Project:

1. für die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Hainfeld der Linie Leobersdorf—St. Pölten;
2. für die Herstellung einer Veranda bei dem Aufnahmsgebäude in der Station Schladming der Linie Selzthal—Bischofshofen;
3. für die Herstellung eines Kalk- und Kohlenschuppens in der Station Budweis der Linie Wien—Eger durch Carl Seckmayer;
4. för den durch Leo Breymann in der Station Waidhofen a. d. Thaya der Linie Schwarzenau—Waidhofen a. d. Thaya herzustellenden Kohlenschuppen;
5. für die Herstellnng eines Kalk- und Kohlenschuppens in der Station Schwarzbach-Stuben der Localbahn Budweis—Salnau durch Ed. Petržilka;
6. für die Herstellnng von zwei Erdöl-Reservoirs in der Station Zagorzany der Linie Grybow—Zagorz durch die Grubenverwaltung H. Laporti & Co. in Kobylany.

Localbahn Wels-Aschach. (Linie Wels—Unterrohr: Haltestellen Sipbach und Giering.) Die Projecte für die Errichtung der Haltestellen Giering in km 11·2/3 und Sipbach in km 13·7 wurden genehmigt. [1. December 1892, Z. 48.191.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Vlarapass: Ausweichgeleise in km 0·0/2 der Schleppbahn der Keltschaner Zuckerfabrik: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der Keltschaner Zuckerfabrik für die Anlage eines Ausweichgeleises in km 0·0/2 ihrer Schleppbahn für den 13. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 137.]

— (Linie Kralup—Swolenowes—Střebichovic-Vinařic: Erweiterung der Haltestelle Nouměřic.) Das Aufnahmsgebäude in der Haltestelle Nouměřic wird behufs Einrichtung derselben für den Stückgüterverkehr erweitert. [14. December 1892, Z. 51.995.]

— (Strecke Kunowitz—Ungar.-Hradisch: Uebertragung eines Nebengebäudes von der Station Schimitz nach Ungar.-Hradisch.) Das Nebengebäude II. Classe wird von der Station Schimitz nach Ungar.-Hradisch transit übertragen und in der Station Schimitz wird als Ersatz hiefür ein einfaches Nebengebäude errichtet. [10. December 1892, Z. 57.191.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Orient-Expresszüge. (Wiederaufnahme des Verkehres.) Der mit 6. October 1892 in Folge der in den Balkanstaaten getroffenen sanitären Massregeln eingestellte Verkehr der Orient-Expresszüge ist in der Strecke Wien via Bruck-Belgrad mit 15. December 1892 und in der Strecke Paris—Wien—Belgrad—Mustapha-Pascha am 18. December 1892 wieder aufgenommen worden. Bei dem Orient-Expresszuge Wien—Marchegg—Verciorova—Bukarest findet noch immer in Verciorova ein Umsteigen der Passagiere in rumänische Waggons I. Classe statt, während in Mustapha-Pascha die Reisenden nach Erfüllung der dort noch bestehenden sanitären Revision mit Specialzügen weiter befördert werden. [Z. 41 und 236.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Aufhebung von Verkehrsbeschränkungen.) Das Handelsministerium hat genehmigt, dass die Beschränkung, wonach auf den Zweigbahnen Dassnitz-Boden und Komotau-Eisenwerk (jetzt Röhrenwalzwerk) der Betrieb auf die Tageszeit eingeschränkt war, aufgehoben werde, und gestattet, dass auf beiden genannten Schleppbahnen Manipulationszüge auch während der Beleuchtungszeit unter der Voraussetzung in Verkehr gesetzt werden dürfen, dass beim Verkehre derselben die bisher vorgeschriebenen Bestimmungen in Hinsicht auf Fahrgeschwindigkeit und anderweitige Sicherheitsvorkehrungen auch fernerhin zuverlässig eingehalten werden (vergl. Centralbl. Nr. 100 ex 1878, S. 664). [2. Jänner, Z. 60.048 ex 1892.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Regelung der Vertheilung der Kohlenwagen bei eintretendem Wagenmangel im Ostrauer Kohlenreviere.) Bei dem Umstande, als hinsichtlich der Vertheilung der Kohlenwagen an die einzelnen Gewerkschaften im Ostrauer Kohlenreviere wiederholt Beschwerden erhoben wurden, hat die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen eine Regelung dieser Verhältnisse, und zwar in der Form wie dieselbe im Teplitzer, Falkenauer und Pilsener, sowie auch im Oberschlesischen und im Waldenburger Reviere und im Ruhrgebiete bereits besteht und sich bestens bewährt, bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angeregt. Die Direction der genannten Transport-Unternehmung hat nun die Vertreter der einzelnen Gewerkschaften zu einer am 30. August 1892 unter Intervention von Vertretern der k. k. General-Inspection und der k. k. Bergbehörde stattfindenden Conferenz eingeladen, und mit denselben 1. die Verhältnisszahlen über die Vertheilung der Kohlenwagen bei Eintritt eines Wagenmangels, sowie 2. einschlägige, die Wagenbestellung und Benützung betreffende Normen fixirt. Die Vertreter der Gewerkschaften, welche nahezu vollzählig erschienen waren, stimmten der in besagter Richtung eingeleiteten Action allseits vollkommen bei. [Z. 57.112.]

Böhmische Westbahn. (Beförderung von Arbeitern.) Mit 1. Jänner 1893 sind auf der genannten Eisenbahn ab sämmtlichen Stationen und Haltestellen besondere Arbeiter-Fahrkarten, deren Fahrpreise gegenüber dem normalen Fahrpreise um 66²/₃ Percent ermässigt erscheinen, mittelst Tarifnachtrag zur Einführung gelangt. Wegen Einlegung specieller Arbeiterzüge, bei deren Benützung dieselben Begünstigungen platzgreifen sollen, sind die Verhandlungen noch im Zuge. [Z. 65.813 ex 1892.]

Neutitscheiner Localbahn. (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit.) Das Handelsministerium hat gestattet, dass die bei obiger Localbahn concessionsmässig zulässige Maximal-Fahrgeschwindigkeit per 21 km in der Stunde auf 25 km in der Stunde erhöht werde, und daran die Bedingung geknüpft, dass die Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in Bögen dieser Geschwindigkeit entsprechend regulirt werde.

[2. Jänner, Z. 64.878 ex 1892.]

Verkehrsunterbrechungen und Behebung derselben.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

8. Jänner. Auf der Schleppbahn Berhometh a. S.—Mezebrody wurde der Verkehr wieder eröffnet.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

9. Jänner. Wegen neuerlicher Schneeverwehung auf der Localbahn Kl.-Schwechat — Mannersdorf musste der Verkehr abermals eingestellt werden.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.:

10. Jänner. In Folge neuerlicher Schneeverwehung musste der Verkehr in der Strecke Floridsdorf—Stammersdorf eingestellt werden

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem Director des Kecskemeter Weinbauvereines „Hevetia", Eduard Weber, und dem Valentin Eötvös mit Erlass vom 22. December 1892, Zahl 88.882/III, im Sinne der bestehenden Normen, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine vom Borstenvieh-Mastanstalt-Geleise der Station Kecskemet der Hauptlinie (Wien)—Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, und diese in der Endstation Kis-Körös mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Kis-Körös—Kalocsa, sowie auch mit der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad, gleichfalls in der Station Kis-Körös verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— (Verlängerung der Dauer einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 10. December 1892, Z. 83.709, die seinerzeit mit Erlass vom 10. December 1891, Z. 78.956, im Sinne der bestehenden Normen dem Reichstags-Abgeordneten Baron Béla Nyáry und dem Johann Holzer jun. ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gelangte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Endstation Ipolyság der Localbahn Csata-Ipolyság und der gleichnamigen Station der, sowie erstere, im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Ipolyság—Balassa-Gyarmat ausgehende, und diese über die Gemarkung der Gemeinden Németi und Karpona in der Station Zólyom (Altsohl) mit den Linien Budapest—Hatvan—Ruttka und Zólyom (Altsohl)—Besztercze-Bánya (Neusohl)—Zólyom-Brézó (Briesen) verbindende normalspurige Localbahn, neuerdings auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirter Bau einer von Temesvár bis Kis-Zombor führenden Strassenbahn. (Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten.) Die Temeser Comitatsbehörde hat der Temesvárer Strassenbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine in Fortsetzung ihrer Betriebslinie von Temesvár aus über Kis-Becskerek, Billéd, Sándorháza, Pészak, Lovrin, Szerb-Szent-Miklós, Német und Szerb-Csanád bis Kis-Szombor führende schmalspurige, eventuell normalspurige Strassenbahn mit Pferde- oder Dampfbetrieb ertheilt.

Projectirte Eisenbahn Pressburg-Oedenburg. (Trassirung.) Das Executiv-Comité der Comitate Sopron (Oedenburg) und Moson (Wieselburg) hat unter Vorsitz des Grafen Holler den Beschluss gefasst, die Trassirung der projectirten Eisenbahn Pozsony-Sopron (Pressburg-Oedenburg [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 148]) vornehmen zu lassen und haben, nachdem das seinerzeit im Auftrage des ursprünglichen Projectanten F.M.L. von Dunst angefertigte Projects-Elaborat als zur Ausführung nicht geeignet befunden wurde, sich dahin entschieden, die Ausarbeitung desselben der Münchener Localbahn-Gesellschaft zu übertragen, welche im Vereine mit der Berliner Firma Burchardt & Comp. für die Finanzirung und den Ausbau der Linie in Aussicht genommen ist.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des CLXV. Stückes.) Das am 29. December 1892 herausgegebene CLXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2036: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 23. December 1892, Z. 11.970, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren zu Handelszwecken in die Bezirke Salzburg-Stadt und Salzburg-Umgebung.

— (Inhalt des CLXVI. Stückes.) Das am 31. December 1892 herausgegebene CLXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2037: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 24. December 1892, Z. 155.353, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in einem Theile der Gerichtsbezirke Soběslau und Tabor.

Nr. 2038: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 24. December 1892, Z. 46.996, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern (Rindern, Schafen und Ziegen) aus Galizien nach Mähren.

Nr. 2039: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 24. December 1892, Z. 20.705, betreffend die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in der Station Czudin.

Nr. 2040: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 26. December 1892, Z. 20.763, betreffend die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in den im politischen Bezirke Kimpolung gelegenen Stationen.

— (Inhalt des I. Stückes.) Das am 2. Jänner 1892 herausgegebene I. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 2041: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 29. December 1892, Z. 82.305, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Brixen, Bruneck, Kitzbühel, Kufstein und Schwaz in Tirol, dann aus dem politischen Bezirke St. Johann im Herzogthume Salzburg nach Niederösterreich.

Nr. 2042: Verfügung der kgl. belgischen Regierung, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schafen aus Oesterreich-Ungarn nach Belgien.

— (Inhalt des II. Stückes.) Das am 7. Jänner 1893 herausgegebene II. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2043: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 28. December 1892, Z. 46.983, betreffend die Aufhebung der mit der Kundmachung vom 8. November 1892, Zahl 39.798, verfügten Beschränkung des Viehverkehres vom Schlachtviehmarkte in Olmütz-Spitz.

Nr. 2044: Verordnung des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 4. Jänner 1893, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Steinbruch und Biala nach Sachsen.

Nr. 2045: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 3. Jänner 1893, Z. 19, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Biala und Steinbruch nach Preussen.

— (Inhalt des III. Stückes.) Das am 9. Jänner 1893 herausgegebene III. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2046: Verfügung des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern, betreffend das Verbot des Einbringens von Nutz- und Zuchtvieh an Rindern aus Böhmen nach Sachsen über die Grenzstation Müglitz.

Nr. 2047: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 1. Jänner 1893, Z. 21.281 ex 1892, betreffend die Aufhebung des Verbotes des Ein- und Ausladens von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen in der Station Hliboka.

Nr. 2048: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 7. Jänner 1893, Z. 84.380 ex 1892, betreffend die Aufhebung der Beschränkung bezüglich der Einfuhr von Rindern aus dem politischen Bezirke Freistadt in Oberösterreich nach Niederösterreich.

— (Inhalt des IV. Stückes.) Das am 10. Jänner 1893 herausgegebene IV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter Nr. 2049: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 5. Jänner 1893, Z. 183, betreffend das Verbot des Exportes von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus der Bukowina.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz.

Monat December 1892.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Decbr. 1892	Eingelagert vom ersten bis letzten December 1892	Ausgelagert vom ersten bis letzten December 1892	Stand am letzten Decbr. 1892
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	1596·385	426·13	268·55	1753·965
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	207·17	—	—	207·17
Korn	355·385	—	103·965	251·42
Gerste	—	209·58	104·58	105·00
Hafer	512·36	100·52	—	612·88
Mehl	161·50	103·90	50·15	215·25
Reis	103·28	—	—	103·28
Zucker	34·585	—	—	34·585
Diverse Waaren	5·785	12·13	9·855	8·06
Sackleinen	216·32	—	—	216·32

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decbr. 1892	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Decbr. 1892	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Decbr. 1892	Stand am letzten Decbr. 1892
Lagerscheine:				
Stück	13	2	2	13
Versicherungswerth ö. W. fl.	20.970·—	1.700·—	2.050·—	20.620·—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	4	2	—	6
Versicherungswerth ö. W. fl.	11.810·—	1.700·—	—	13.510·—
Lombardbetrag „ „	7.100·—	1.000·—	—	8.100·—

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat December 1892.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Decemb. 1892	Eingelagert vom ersten bis letzten December 1892	Ausgelagert vom ersten bis letzten December 1892	Stand am letzten Decemb. 1892
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	44.522	22.445	14.511	52.456
Darunter wichtigste Waaren:				
Mehl	2.682	80	494	2.268
Wein	8.112	4.423	4.040	8.495
Zucker	6.184	12.135	4.699	13.620
Spiritus	6.363	384	384	6.363
Diverse Waaren	3.139	1.247	813	3.573

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decemb. 1892	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten December 1892	Zurückgelangt vom ersten bis letzten December 1892	Stand am letzten Decemb. 1892
Lagerscheine:				
Stück	5	—	—	5
Versicherungswerth ö. W. fl.	8.600	—	—	8.600
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö. W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	3.300	—	—	3.300

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat December 1892.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Decemb. 1892	Eingelagert vom ersten bis letzten December 1892	Ausgelagert vom ersten bis letzten December 1892	Stand am letzten Decemb. 1892
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	97.959	24.132	24.728	97.363
Darunter wichtigste Waaren:				
Korn	23.568	8.278	3.582	28.264
Hirse	7.939	2.091	1.501	8.529
Weizen	32.425	4.316	6.439	30.302
Hafer	9.984	7.856	6.453	11.387
Mais	19.170	—	5.207	13.963
Gerste	3.428	893	601	3.720

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Decemb. 1892	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten December 1892	Zurückgelangt vom ersten bis letzten December 1892	Stand am letzten Decemb. 1892
Lagerscheine:				
Stück	11	11	1	21
Versicherungswerth ö. W. fl.	161.010	88.610	9.630	239.990
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö. W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus in Krakau. (Ausweis über die Bewegung und den Stand der eingelagerten Producte für den Zeitraum vom 1. bis 31. December 1892.)

Inländisches Getreide.

	Kilogramm	Versichert mit ö. W. fl.
Bestand am 1. December 1892	365.306	27.636
Eingelagert wurden	289.166	27.273
Zusammen	654.472	54.909
Ausgefolgt wurden	143.031	13.731
Bestand am 31. December 1892	511.441	41.178

Ausländisches Getreide.

	Kilogramm	Versichert mit ö. W. fl.
Bestand am 1. December 1892	291.091	21.209
Eingelagert wurden	183.329	22.385
Zusammen	474.420	43.594
Ausgefolgt wurden	151.620	17.231
Bestand am 31. December 1892	322.800	26.363
Lagerstand am 31. December 1892	834.241	67.541

Spiritus.	Hektoliter-Grade	Versichert mit ö. W. fl.
Bestand am 1. December 1892	15.768 . . .	2.732
Eingelagert wurden im November 1892	— . . .	—
Zusammen	15.768 . . .	2.732
Ausgefolgt wurden	15.768 . . .	2.732
Bestand am 31. December	— . . .	—

Lagerscheine auf inländisches Getreide.

	Stück	Gesammtgewicht kg	Versichert mit ö. W. fl.
Bestand am 1. December 1892	2 . .	30.096 . . .	1.785
Ausgestellt wurden	1 . .	9.998 . . .	1.200
Zusammen	3 . .	40.094 . . .	2.985
Zurückgestellt wurden	— . .	— . . .	—
Bestand am 31. December 1892	3 . .	40.094 . . .	2.985

Lagerscheine auf ausländisches Getreide.

	Stück	Gesammtgewicht kg	Versichert mit ö. W. fl.
Bestand am 1. December 1892	2 . .	42.215 . . .	2.345
Ausgestellt wurden	— . .	— . . .	—
Zusammen	2 . .	42.215 . . .	2.345
Zurückgestellt wurden	— . .	— . . .	—
Bestand am 31. December 1892 .	2 . .	42.215 . . .	2.345
Am 31. Decbr. blieben im Umlaufe	5 . .	82.309 . . .	5.330

Lagerscheine auf Spiritus.

	Stück	Hektoliter-Grade	Versichert mit ö. W. fl.
Bestand am 1. December 1892 .	1 . .	13.650 . . .	2.457
Ausgestellt wurden	— . .	— . . .	—
Zusammen	1 . .	13.650 . . .	2.457
Zurückgestellt wurden	1 . .	13.650 . . .	2.457
Bestand am 31. December . . .	— . .	— . . .	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg. (Umsatz im Monate December 1892.)

I. A) Getreide (inländisches).	Kilogramm	Versicherter Werth fl.
Vorrath am 30. November 1892	442.970	41.722
Eingang vom 1. bis 31. December 1892 . .	443.708	52.949
Zusammen	886.678	94.671
Ausgang vom 1. bis 31. December 1892 . .	161.638	21.819
Lagerstand am 31. December 1892	725.040	72.852

I. B) Getreide (ausländisches).		
Eingang vom 1. bis 31. December 1892 . .	3.934	2.400
Lagerstand am 31. December 1892	3.934	2.400

II. Spiritus.	Hektoliter-Grade	Versicherter Werth fl.
Vorrath am 30. November 1892	117.492·33	25.522
Eingang vom 1. bis 31. December 1892 .	—	—
Zusammen . .	117.492·33	25.522
Ausgang vom 1. bis 31. December 1892 .	37.940·00	7.968
Lagerstand am 31. December 1892 . . .	79.552·33	17.554

Lagerscheine für Getreide.

	Stück	Kilogramm	Versicherter Werth fl.
Am 30. Novbr. 1892 waren in Umlauf .	2	19.960	1.600
Vom 1. bis 31. Decbr. wurden ausgestellt	4	38.317	2.700
Zusammen . . .	6	58.277	4.300
Eingezogen wurden vom 1. bis 31. Decbr.	1	10.045	600
Am 31. December 1892 sind im Umlauf	5	48.232	3.700

Lagerscheine für Spiritus.

	Stück	Hektoliter-Grade	Versicherter Werth fl.
Am 30. Novbr. 1892 waren im Umlauf .	2	9.990·00	2.110
Vom 1. bis 31. Decbr. wurden ausgestellt	—	—	—
Zusammen . . .	2	9.990·00	2.110
Eingezogen wurden vom 1. bis 31. Decbr.	1	4.952·00	1.050
Am 31. December 1892 sind im Umlauf	1	5.038·00	1.060

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Offert-Ausschreibung

auf

Hölzer für Bahnerhaltungszwecke

für die österreichische Strecke.

Wir benöthigen für den österreichischen Streckentheil die nachfolgend verzeichneten Bahnerhaltungshölzer, welche wir im Offertwege in Theilquantitäten oder im Ganzen zu vergeben beabsichtigen, und zwar:

circa 21 m³ Bretter, Balken aus Tannen- oder Fichtenholz,
2 Stück Handschranken aus Tannen- oder Fichtenholz,
25 „ Zugschranken „ „ „ „
1050 „ Latten zur Einfriedung, aus Tannen- oder Fichtenholz,
1450 „ Latten zur Verdichtung, aus Tannen- oder Fichtenholz,
100 „ Schwartlinge aus Tannen- oder Fichtenholz,
1000 „ Dachschindeln,
38 m³ Pfosten, Brückenhölzer aus Kieferholz,
11 m³ Gerüsthölzer, Säulen und Pflöcke aus Lärchenholz,
15 m³ Längsträger aus Eichenholz.

Die oben erwähnten Bahnerhaltungshölzer benöthigen wir für das Jahr 1893 und sind die darauf bezughabenden Offerte mit einem Stempel versehen, gesiegelt, und mit der Aufschrift **„Offert zur Zahl 30274/3968 A II“** bis längstens 10. Februar 1893, Mittags 12 Uhr, bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valeria utcza 11) portofrei einzureichen.

Die Offertstellung hat sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum, oder auf Theile desselben, welche jedoch zumindest eine und dieselbe Holzgattung umfassen müssen, zu beziehen.

Im Offerte ist der Preis per Kubikmeter und per Stück für jede Holzgattung einzeln, franco einer unserer Stationen, sowie der kürzeste Lieferungstermin anzugeben, und soll dasselbe gleichzeitig die Erklärung enthalten, dass Offerent mit seinem Offerte bis 10. März 1893 im Worte bleibt.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist ein Vadium in der Höhe von 5 Percent des Lieferungswerthes bei unserer Hauptcassa in Budapest zu deponiren. Dieses Vadium ist entweder in Baarem oder in cautionsfähigen Werthpapieren zu hinterlegen.

Verspätet oder ohne Vadium eingelangte Offerte, oder solche, welche nicht den Offertbedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich decidirt das Recht vor, zwischen den Offerenten, ohne jede Rücksichtnahme auf die Preise und Bedingnisse, frei wählen zu können.

Die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, ferner das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offert-Formular und das Dimensions-Verzeichniss können bei unserer Materialanschaffung in Budapest gegen Erlag von 50 kr. bezogen werden.

Budapest, am 30. December 1892.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Specialtarif für den Transport von Südfrüchten, Colonialwaaren etc. ab Braila und Galatz nach Galizien.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1893 gelangt ein neuer Specialtarif für den Transport von Südfrüchten, Colonialwaaren etc. ab Braila und Galatz nach galizischen Stationen der Oesterr. Staatsbahnen zur Einführung

Durch diesen Tarif wird der bisherige Specialtarif vom 1. December 1891 aufgehoben.

Insoweit durch den neuen Ausnahmetarif Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. März 1893 in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 8 kr. = 15 Centimes per Stück erhältlich.

Wien, am 10. Jänner 1893. [21]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Hubertendorf.

Am 1. Februar 1893 wird die Haltestelle Hubertendorf in km 113·715 der Linie Wien—Salzburg, zwischen der Station Blindenmarkt und der Haltestelle Neumarkt-Carlsbach für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten besorgt der Streckenwächter Nr. 139.

Wien, am 7. Jänner 1893. [22]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Schleppbahngebühren für den neuen Austria-Schacht III bei Karbitz.

Die Schleppbahngebühren für Kohlensendungen von dem demnächst die Förderung beginnenden Austria-Schachte III bis in die Station Karbitz betragen in beiden Richtungen Aussig und Komotau:

a) im Inlandsverkehre . . ö. W. fl.	—·80		für 10.000 kg
b) im Auslandsverkehre . . Mark	1·40		
beziehungsweise . . . . Francs	1·80		

Teplitz, am 9. Jänner 1893. [23]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Februar 1893 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. October 1892 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Borstenvieh als Frachtgut nach Sopron, Steinfeld, Hetzendorf und Penzing in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Vorwortes.
II. Aenderung der speciellen Tarifbestimmungen.
III. Berichtigungen von Frachtsätzen.
IV. Aufnahme neuer Stationen.
V. Ergänzung der Instradirungs-Tabelle.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verbandsverwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen zum Preise von 5 kr. ö. W. per Stück bezogen werden.

Wien, am 8. Jänner 1893. [24]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband — Westungarischer Eisenbahnverband — Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband — Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband — Verkehr Südbahn-Böhmen.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife, Theil I, giltig vom 1. November 1892.

Mit 1. Februar 1893 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. November 1892 giltigen Tarif, Theil I, in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung des Verzeichnisses Seite 3.
II. Aenderung und Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen.
III. Aenderung und Ergänzung der Güterclassification.
IV. Aenderung der Tabellen zur Ermittlung der Frachtzuschläge aus der Werth- und Lieferzeit-Interesse-Declaration, ferner zur Berechnung der Lieferfristen.
V. Ergänzung und Berichtigung des alphabetischen Verzeichnisses der in der Güterclassification enthaltenen Artikel.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verbandsverwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen zum Preise von 5 kr. ö. W. per Stück bezogen werden.

Wien, am 8. Jänner 1893. [25]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages zum Ausnahmetarife für Wein, Spiritus etc.

Mit 1. Februar 1893 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1891 giltigen Ausnahmetarif für Wein, Spiritus und Sprit, ferner von leeren Fässern etc. etc., in Kraft.

Derselbe enthält:

Aenderungen der speciellen Bestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verbandsverwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen zum Preise von 2 kr. ö. W. per Stück bezogen werden.

Wien, am 8. Jänner 1893. [26]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband — Westungarischer Eisenbahnverband — Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband — Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband — Verkehr Südbahn-Böhmen.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1889.

Mit 1. Februar 1893 tritt der Nachtrag III zum Tarife, Theil I, giltig vom 1. Jänner 1889, in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung und Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen.

II. Aenderung der Tabellen zur Ermittlung der Frachtzuschläge etc. etc.

III. Aenderung und Ergänzung der Bestimmungen für den Transport von Flüssigkeiten in Reservoir- (Kessel-, Cisternen-) Wagen etc. etc. (vide Nachtrag I).

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verbandsverwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen zum Preise von 2 kr. ö. W. per Stück bezogen werden.

Wien, am 8. Jänner 1893. [27]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ausgabe des Nachtrages V zum Theil I des Tarifes vom 1. August 1888.

Mit 1. Jänner 1893 ist der Nachtrag V zum Theil I des Tarifes vom 1. August 1888 für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr in Wirksamkeit getreten.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen des Vorwortes, der allgemeinen und reglementarischen Bestimmungen, ferner Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification.

Exemplare dieses Nachtrages können bei unserer commerciellen Direction kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 5. Jänner 1893. [28]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für den Transport von Mineralkohle, Coaks und Briquetts (giltig vom 15. August 1887) von den Stationen der Fünfkirchen-Barcser Bahn nach Stationen der Südbahn-Gesellschaft etc.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Februar 1893 tritt der Nachtrag I zu dem vom 15. August 1887 giltigen Ausnahmetarif für den Transport von Mineralkohle, Coaks und Briquetts im Verkehre von den Stationen der königl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn in Kraft.

Derselbe enthält: Aenderung und Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Stationen zum Preise von 2 kr. per Stück bezogen werden.

Wien, am 8. Jänner 1893. [29]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Getreideverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn und der vormaligen Ungar. Westbahn.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Februar 1893 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Juli 1887 giltigen Specialtarif für Getreide etc. etc. in Kraft.

Derselbe enthält:

Aenderung und Ergänzung der Bestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Stationen zum Preise von 2 kr. ö. W. per Stück bezogen werden.

Wien, am 8. Jänner 1893. [30]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehre von Nordbahnstation und Oberschlesien nach Stationen österreichischer, ungarischer und rumänischer Eisenbahnen.

Abänderung von Tarifbestimmungen.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1893 sind für sämmtliche Kohlenverkehre von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen österreichischer, ungarischer und rumänischer Eisenbahnen die Bestimmungen des neuen Betriebs-Reglements für Oesterreich-Ungarn, bezw. des Betriebs-Reglements des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen, sowie die Bestimmungen des neuen Tariftheiles I für den Verkehr auf den österreichischen, ungarischen und bosnischen Eisenbahnen, bezw. des Theiles I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits in Wirksamkeit getreten.

Gleichzeitig wurden alle jene in den einzelnen Ausnahmetarifen für die Beförderung von mineralischen Kohlen, Coaks, Briquetts etc. enthaltenen Bestimmungen, welche mit den obgenannten allgemeinen Tarifvorschriften nicht übereinstimmen, ausser Kraft gesetzt.

Die bezüglichen Aenderungen werden in den betreffenden Tarifen successive im Nachtragswege zur Durchführung gelangen.

Wien, am 10. Jänner 1893. [31]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Sächsischer Verband.
Magdeburg-Sächsischer Verband.
Norddeutsch-Sächsischer Verband.
Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband.
Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband.

Ausscheidung des Artikels Kalksteinmehl aus dem Ausnahmetarif für Düngemittel etc.

Mit 1. April 1893 scheidet bei den in Rubro genannten Verbandstarifen der Artikel Kalksteinmehl aus dem Ausnahmetarif für Düngemittel aus.

Wien, am 4. Jänner 1893. [32]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
104	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Hopfenstangen als Frachtgut	**I. Via Beraun (B.W.B.)—Rakonitz**		1) Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 2) Die nebigen Frachtsätze finden nur auf der für die betreffende Relation angegebenen Route Anwendung	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1893	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. I.		Im Kartirungswege		
				Hořowitz	Trnowan					37·0				
					Satkau-Teschnitz					32·8				
					Milostin-Konnowa					30·2				
				Zbirow	Trnowan					43·0				
					Satkau-Teschnitz					38·8				
					Milostin-Konnowa					36·2				
				Holoubkau	Satkau-Teschnitz					39·5				
					Milostin-Konnowa					38·2				
				Rokycan (B.W.B.)	Satkan-Teschnitz					39·5				
					Milostin-Konnowa					39·5				
				II. Via Pilsen (B.W.B.)—Saaz						II.				
				Holoubkau	Trnowan					40·1				
				Rokycan (B.W.B.)	Trnowan					36·1				
105	**Oesterreichischen Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Locomotiven	Prag B.N.B., resp. Prag K.F.J.B. transit	W i c h s t a d t l - L i c h t e n a u	Diese Begünstigung gilt ausschliesslich für Sendungen, welche zu Regiezwecken der k. k. österr. Staatsbahnen (Mähr. Grenzbahn) bestimmt sind. In den Frachtbriefen müssen die Organe dieser Bahn als Aufgeber und Empfänger erscheinen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1890	kr. 71·5	kr. 49·1	kr. 22·4	I m K a r t i r u n g s w e g e		
			Für Inventar-Gegenstände und Betriebsmaterialien der Classen I und II						V e r s c h i e d e n	80 kr.				
			Für Reservebestandtheile zu Locomotiven und Betriebs-Materialien als Wagenladungsgut: a) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen							ad a) 56·3 kr. ad b) 49·1 kr.				
			Tender							fl. 11·20 pro Achse				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
106	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zucker, raffinirt	Ebenfurth transit	Krems	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen. Anfrechthaltung der bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 51	kr. 39	kr. 12	Im Kartirungswege		Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen in Pottendorf aufgegeben werden
					Amstetten				61	51	10			
					St. Valentin				73	58	15			
					Steyr				79	62	17			
					Linz				79	64	15			
					Wels				88	67	21			
					Ried				103	76	27			
					Salzburg				114	83	31			
					Bludenz				204	130	74			
					Bregenz				219	136	83			
					Dornbirn				213	135	78			
					Feldkirch				208	132	76			
					Wörgl				151	104	47			
107	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel	a) Biedermannsdorf b) Klein-Schwechat	Wien	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb 12 Tagesstunden; Bei Ueberschreitung dieser Frist wird ein Wagenstandgeld von 10 kr. pro Stunde und Wagen eingehoben	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	kr. a) 8·0; b) —	kr. a) 5·0; b) —	kr. a) 3·0; b) —	Kartirung		
					Centralfriedhof				a) 6·5; b) —	a) 4·5; b) --	a) 2·0; b) -			
					Kl.-Schwechat				a) 7·8; b) —	a) 5·0; b) —	a) 2·8; b) —			
					M.-Lanzendorf				a) 5·5; b) —	a) 4·0; b) —	a) 1·5; b) —			
					Biedermannsdorf				a) —; b) 7·8	a) —; b) 5·0	a) —; b) 2·8			
					Traiskirchen				a) 5·5; b) 9·5	a) 4·0; b) 5·3	a) 1·5; b) 4·2			
					Truman				a) 6·5; b) 10·5	a) 4·5; b) 6·2	a) 2·0; b) 4·3			
					Ob.-Waltersdorf				a) 7·0; b) 11·1	a) 4·5; b) 6·6	a) 2·5; b) 4·5			
					Tattendorf				a) 7·8; b) 11·8	a) 5·0; b) 7·3	a) 2·8; b) 4·5			
					Wr.-Neustadt				a) 12·1; b) 16·3	a) 7·0; b) 10·2	a) 5·1; b) 6·1			
					Kl.-Wolkersdorf				a) 14·0; b) 18·0	a) 9·0; b) 11·6	a) 5·0; b) 6·4			
					Erlach				a) 14·8; b) 18·8	a) 10·0; b) 12·2	a) 4·8; b) 6·6			
					Pitten				a) 15·5; b) 19·5	a) 10·0; b) 12·8	a) 5·5; b) 6·7			
					Seebenstein				a) 16·5; b) 20·5	a) 11·0; b) 13·6	a) 5·5; b) 6·9			
					Scheibling-kirchen				a) 17·8; b) 21·8	a) 12·0; b) 14·6	a) 5·8; b) 7·2			
					Edlitz				a) 19·0; b) 23·0	a) 13·0; b) 15·6	a) 6·0; b) 7·4			
					Aspang				a) 21·0; b) 25·0	a) 14·0; b) 16·4	a) 7·0; b) 8·6			
108				M.-Lanzendorf Verladestelle in km 11·9	Wien E.W.A. u. Kl.-Schwechat				—	3·75	—			
				M.-Lanzendorf Station	Wien E.W.A.				6 5	3·5	3·0			
109	Südbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen und der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Mahlproducte aus Getreide	Velencze	a) Wien loco (sämmtliche Bahnhöfe und Wien-Lagerhaus) b) Wien St.E.G. transit, mit der Bestimmung nach den in dem Tarife für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil III, Heft 1, vom 1. November 1892 und Heft 2, vom 15. September 1892, aufgenommenen Stationen, insoferne der Verkehr via Wien instradirt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen	Bis auf Widerruf, längst. aber bie Ende December 1893	Westungarisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1, resp. Theil III, Heft 1 und 2	Verschieden	Verschieden	12·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens bis Ende März 1894 in Vorlage gebracht werden müssen	
110	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Futtermehl	Triest S.B.	Kufstein transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Sendungen müssen nach Bayerischen Stationen bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bie Ende December 1893	Localtarife	152 kr. ö. W.	110 kr. ö. W.	42 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
111	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erze	Eisenerz Krumpenthal Erzberg Prebichl Vordernberg-Rathhaus	Donawitz	via Vordernberg. Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Vom 1. Februar 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	14·84 14·34 12·44 11·04 7·94	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Roheisen	Eisenerz Krumpenthal	Donawitz					14·64 14·64				
				Eisenerz Krumpenthal	Leoben S.B.					16·0 16·0				
				Donawitz	Eisenerz					14·64				
			Kohle, mineralische	Leoben S.B. Donawitz	Eisenerz					14·7 13·34				
				Leoben S.B. Donawitz	Krumpenthal					14·7 13·34				
				Leoben S.B. Donawitz	Erzberg					13·8 12·44				
				Leoben S.B. Donawitz	Prebichl					12·4 11·04 kr. ö. W.				
112	Südbahn-Gesellschaft		Steine in Serie XII und XIII des Südbahntarifes rangirend, dann Schotter und Kalk	Reichenburg	Agram Sissek	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreff des Auf- und Abladens dieser Sendungen gelten die bezüglichen Bestimmungen des Südbahntarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	16·4 27 Kreuzer ö. W. N. excl. Mgb. u. incl. ung. Steuer	14 23	2·4 4 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege		
113	Südbahn-Gesellschaft		Grubenholz	Weitersfeld Gosdorf	Spielfeld transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen haben die Parteien durch eigene Leute besorgen zu lassen, oder hiefür eine Manipulationsgebühr von fl. 3.— für jeden beladenen Wagen zu entrichten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif der Spielfeld-Radkersburger Localbahn	Kreuzer ö. W. Noten 7 10 incl. Mgb.	4 7 excl. Mgb.	3 3	Im Kartirungswege		
114	Südbahn-Gesellschaft		Fassdauben aus weichem Holz	Mürzzuschlag	Judendorf Markt Tüffer Steinbrück	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif der Südbahn	38 68 72	32 57 61 Kreuzer excl. Mgb.	6 11 11	Im Kartirungswege		
115	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Schlacken	Judenburg Unzmarkt Judenburg	Trofaiach Trofaiach Vordernberg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreff des Auf- und Abladens sind die einschlägigen Bestimmungen des Tarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, bezw. der Leoben-Vordernberger Eisenbahn massgebend	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	15·4 18·4 19 kr. N. incl. Mgb.	12 15 16 kr. N. excl. Mgb.	3·4 3·4 3 kr. N.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
116	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Glas und Glaswaaren der Positionen G 14, 20, 21 und 22 der Güterclassification des Theiles I vom 1. Jänner 1893. 1. Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wall.-Meseritsch transito Krasna	Olmütz	Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane; Beförderung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Verschieden	kr. 21·7 21·7	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die vorgelegten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
				Wsetin	Oderberg					41·0				
			2. Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Wall.-Meseritsch transito Krasna	Olmütz					28·7 28·7				
				Wsetin Krasna	Oderberg					51·7 39·3				
117	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Glaswaaren der Position G 21 der Güterclassification des Theiles I vom 1. Jänner 1893	Krasna	Oderberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 43·9	kr. 32·3	kr. 11·6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, bez. von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			2. Glas und Glaswaaren der Positionen G 14, 20 und 22 der Güterclassification des Theiles I vom 1. Jänner 1893						35·7	30·7	5·0			
118	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Glaswaaren der Position G 21 der Güterclassification d. Theiles I vom 1. Jänner 1893	Krasna	Weisskirchen L. B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 16·5	kr. 15·1	kr. 1·4	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Wsetin					28·9	23·8	5·1			
			2. Glaswaaren der Güterclasse I	Krasna					20·3	15·1	5·2			
				Wsetin					37·3	23·8	13·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
119	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Pottasche und Soda	Weisskirchen (Localbahn)	Krasna	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 13·5	kr. 12·2	kr. 1·3	Im Kartirungswege		
					Wsetin				23·8	18·6	5·2			
			Glaubersalz	Weisskirchen (Localbahn)	Wsetin				28·9	18·6	10·3			
			Kalk, gebrannter	Czernotin-Keltsch	Krasna	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen durch Parteiorgane			11·1	10·0	1·1			
					Jahlunka				18·0	16·4	1·6			
					Wsetin				20·8	18·9	1·9			
			Thonerde und Sand	Weisskirchen (Localbahn)	Krasna				13·5	9·7	3·8			
					Wsetin				23·2	14·5	8·7			
			Thonerde		Jahlunka				20·4	12·9	7·5			
			Kalksteinmehl	Jahlunka	Weisskirchen (Localbahn)				20·4	13·2	7·2			
			Chamotteziegel	Weisskirchen (Localbahn)	Krasna				13·5	12·2	1·3			
					Wsetin				23·2	18·6	4·6			
			Kalk-, Kies-, Quarz-, Schotter- und Bruchsteine, dann rohe Steine		Krasna				13·5	8·7	4·8			
					Jahlunka				20·4	13·3	7·1			
					Wsetin				23·2	14·5	8·7			
			Kalk-, Feld- und Flussspath		Krasna				13·5	12·2	1·3			
					Jahlunka				20·4	16·8	3·6			
					Wsetin				23·2	19·1	4·1			
120	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Sand, Kalksteine, Thonerde, Chamotteziegel und Glasscherben	Wall.-Meseritsch transito	Wsetin	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	11·1 kr.	8·3 kr.	2·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			2. Stroh			Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Abladen der Sendungen durch Parteiorgane				9·2 kr.	1·9 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
121	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Malz	den im Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandtarif, Heft 1, 2 und 3 aufgenommenen österr. und ungar. Stationen	den im Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandtarif, Heft 1, 2 und 3 aufgenommenen deutschen Stationen (und vice versa)	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischer Verbandtarif, Heft 1, 2 und 3	Verschieden	*)	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Die bisher nur für die Artikel Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate giltigen Ausnahmetarife 6a in den Tarifheften 1 und 2 und A im Tarifhefte 3 werden nunmehr auch auf den Artikel Malz ausgedehnt
122	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kohle, Coaks und Briquetts	Segen-Gottes	Mährisch-Trübau (via Böhm.-Trübau)	**Auflieferung eines Minimalquantums von 200 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1893	Localtarife	Kreuzer ö. W. 45	40	5	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Absender lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1894 vorzulegen	
123	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Györ loco	I. Wien St.E.G. loco	**Verfrachtung von mindestens 5000 Tonnen während der Begünstigungsdauer,** wovon mindestens 4500 Tonnen in vollen Wagenladungen zu verfrachten sind. Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis 31. December 1893	Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II — Heft 4, bezw. Theil III — Heft 1 und 2	36 kr. ö. W.	32 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die Frachtbegünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche spätestens bis Ende März 1894 vorzulegen sind	Die über Wien transit bestimmten Sendungen werden in das für Wien loco normirte Minimalquantum eingerechnet. Für Sendungen, welche nicht in vollen Wagenladungen aufgegeben werden, gelangen die normalen Tarife zur Anwendung. Der Nachlass wird von der durch die Donau concurrencirte Strecke Györ—Wien getragen
					II. Wien St.E.G. transit, mit der Bestimmung nach den im Tarif für den Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil III — Heft 1 vom 1. Nov. 1892 u. Theil III — Heft 2 vom 15. September 1892 aufgenommenen Stationen, insoferne der Verkehr via Wien instradirt	Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum			Verschieden	Verschieden	4 kr. ö. W.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
124	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Frachtgüter der Normalclasse I	Bosna-Brod (loco und transit), Brod, Brčka-Gunja oder vice versa	Wien (St.E.G., K.F.N.B. und Matzleinsdorf), ferner Floridsdorf-Donaufeld	Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen. Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis 31. December 1893	Directer Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahnverkehr.	Classe I	Verschieden	Kreuzer ö. W. 16	Im Rückvergütungswege	Auf die, die Frachtbegünstigung in Anspruch nehmende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche längstens bis Ende März 1894 vorzulegen sind.	Die Güter der Classen B und C werden in das festgesetzte Minimalquantum nicht eingerechnet. Transporte von Erzen, gedörrtem Obst und Pflaumenmus sind aus der gegenwärtigen Begünstigung ausgeschlossen und werden diese Sendungen auch in das Minimalquantum nicht eingerechnet. Auf Sendungen, für welche billigere Kartirungssätze als die bei Anwendung der gegenwärtigen Begünstigungen resultirenden Nettosätze, oder aber in die gegenwärtige Begünstigung nicht einbezogene billigere Ausnahme-Frachtsätze als die Taxen der normalen Güterclassen berechnet wurden, werden diese Nachlässe gleichfalls nicht angewendet. In solchen Fällen wird nur die eventuelle Differenz zwischen den auf Grund der gegenwärtigen Begünstigung resultirenden Nettofrachtsätzen und dem angewendeten ermässigten Frachtsatze gegen Vorlage der Original-Aufgabs-Recepisse und Original-Frachtbriefe rückvergütet. — Die angewiesenen Nachlässe werden von den zur Zeit der Verfrachtung bestehenden Frachtsätzen des directen Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahnverkehr bewilligt
			Frachtgüter der Normalclasse II			Bei Aufgabe in beliebigen Mengen			Classe II		12			
			Frachtgüter der Classe A			Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief			Classe A		8			
			Frachtgüter der Classe B			Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			Classe B		8			
			Frachtgüter der Classe C			Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			Classe C		6			
			Frachtgüter der Classen A, B und C			Bei Aufgabe in beliebigen Mengen			Ausnahmetarif Nr. 1		8			
			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren			Bei Aufgabe in beliebigen Mengen u. von mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief			Ausnahmetarif Nr. 2		8			
						Bei Aufgabe von mind. 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief					6			
			Frachtgüter aller Art			Bei Aufgabe von 5000 resp. 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief			Ausnahmetarif Nr. 6		12			

Druckfehler-Berichtigung. Buschtěhrader Eisenbahn. Im Verordnungsblatte vom 31. December 1892, Nr. 150, soll es bei der Pos. 2510 in der Rubrik „für Artikel" anstatt „Steine der Pos. 8—58 a" richtig „Steine der Pos. 8—58" und bei Pos. 2549 für Pressnitz-Reischdorf unter a 3) anstatt 78·9 richtig 78·5 kr. ö. W. per 100 kg lauten.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 5. Wien, 14. Jänner 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 10. Jänner 1893, Z. 1822, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischer Eisenbahnen, betreffend die Reservirung der neuen internen Frachtbriefe für den Verkehr nach Ungarn.

An die k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien gelangen Frachtbrief-Bestellungen in einer den durchschnittlichen Bedarf so weit übersteigenden Anzahl, dass diese Anstalt trotz Vervollkommnung ihrer technischen Mittel und Einführung von Nachtarbeit kaum in der Lage ist, den an sie gestellten, jede Berechnung weit übersteigenden Anforderungen zu entsprechen.

Der Grund hiefür dürfte in erster Linie darin zu suchen sein, dass von dem in § 18 der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, vorgesehenen Rechte des Aufbrauches der bedeutenden Vorräthe an altartigen Frachtbriefen für den internen österreichischen Verkehr bis 1. April d. J. entweder gar kein oder nur ein sehr beschränkter Gebrauch gemacht wird.

Die geehrte Verwaltung wird daher eingeladen, Vorsorge zu treffen, dass bei Verkauf von Frachtbriefen an die Parteien durch die Bahnorgane innerhalb der bezogenen Uebergangszeit, eventuell bis zum vollständigen Aufbrauch der alten Vorräthe, für den internen österr. Verkehr ausschliesslich nur altartige Frachtbriefe abgegeben und die neuen internen Frachtbriefe lediglich für den Verkehr nach Ungarn reservirt werden.

Die vorgeschriebenen handschriftlichen Correcturen der altartigen Frachtbriefe müssen selbstverständlich nur dann vorgenommen werden, wenn die betreffenden Rubriken im gegebenen Falle ausgefüllt werden sollen.

Wien, am 10. Jänner 1893.

Für den k. k. Handelsminister:

Wrba m. p.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Bezüglich der Diebstähle an Eisenbahnen und deren Zugehör ist die Anwendung des § 175 I b des Strafgesetzes nicht von der Voraussetzung abhängig, dass durch die strafbare Handlung eine Betriebsstörung herbeigeführt werden konnte. Diebische Entwendung einer als Bestandtheil eines Bahnschrankens benützten Schiene ist daher nach dieser Gesetzesstelle zu bestrafen.

Entscheidung vom 8. Februar 1892, Z. 15.886.)

Ueber die von der Staatsanwaltschaft erhobene Nichtigkeitsbeschwerde fand der Cassationshof das Urtheil des Kreisgerichtes in Sambor vom 6. August 1891, Z. 5708, welches den wegen verbrecherischen Diebstahles angeklagten Conrad K. nur der Uebertretung des § 460 St.-G. schuldig erkannte, das angefochtene Urtheil aufzuheben und in der Sache selbst zu erkennen, dass der Angeklagte des in den §§ 171, 175 I b St.-G. normirten Verbrechens des Diebstahles schuldig sei.

Gründe:

Das angefochtene Urtheil wich von der Anklage darin ab, dass es in der That des Angeklagten, welcher aus dem Besitze der k. k. Staatsbahnen ohne deren Einwilligung ein Stück Schiene im Werthe von circa 1 fl. entzog, die einen Bestandtheil eines längs der Eisenbahnstrecke befindlichen Verschlussschrankens gebildet hatte, nur eine Uebertretung erkannte, indem es den Qualificationsgrund des § 175, I lit. b St.-G. deshalb als vorhanden

nicht annahm, weil die Eisenbahn durch die Entwendung der Schiene keine Störung in ihrem Betriebe erleiden konnte.

Dieser Ausspruch wird von der Staatsanwaltschaft unter Anrufung des Nichtigkeitsgrundes des § 281, Z. 10, St.-P.-O., mit Recht bekämpft. Nach § 175, I lit. b St.-G. wird der Diebstahl an den im § 85, lit. c St.-G. genannten Objecten, zu denen unstreitig auch der Verschlussschranken sammt allen seinen Bestandtheilen gehört (§§ 2, lit. a und 98 der Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852), ohne jegliche weitere Unterscheidung als Verbrechen erklärt.

Insoferne daher das Erkenntnissgericht zum Thatbestande dieses Verbrechens ein weiteres im Gesetze nicht normirtes Merkmal, das ist die Möglichkeit einer Betriebsstörung, postulirt, muss diese Rechtsansicht als eine offenbar irrthümliche erklärt werden, da sie nicht nur dem Wortlaute, sondern auch dem Geiste des Gesetzes widerstreitet. In letzterer Beziehung genügt es, darauf hinzuweisen, dass es sich in dem im § 175, I lit. b St.-G. normirten Falle um Diebstähle, die aus der Eigenschaft, nicht aber um solche handelt, die aus der gefährlichen Beschaffenheit der That zum Verbrechen werden.

Darauf deutet auch der im § 175, I lit. b, St.G. bezogene § 85 St.G., nach dessen Bestimmungen das Requisit der besonderen Gefährlichkeit nur für solche Beschädigungen aufgestellt erscheint, die an anderen, als den im § 85, lit. c, St.G. ausdrücklich benannten Gegenständen begangen werden. Abgesehen hievon, war aber auch eine Betriebsstörung möglich, weil, wie der Gerichtshof feststellte, der Verschlussschranken vermöge der Entwendung der Schiene nicht regelrecht functionirte. Es musste daher der Nichtigkeitsbeschwerde stattgegeben werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Salzkammergut - Localbahn - Gesellschaft. (Verbindungsstrecke Ischl - Localbahnhof — Ischl - Staatsbahnhof: Verlängerung des Kalvarienberg-Tunnels bei Ischl.) Zum Schutze gegen Terrainabsetzungen und Rutschungen wurde der Kalvarienberg-Tunnel bei Ischl verlängert und der südliche Voreinschnitt desselben eingewölbt. [15. December 1892, Z. 61.510.]

— (Zahnradbahn auf den Schafberg: Objecte, Weiche und Wasserversorgung.) Die Projecte für acht Unterbau-Objecte, dann die Pläne für die Herstellung einer symmetrischen Weiche, sowie das Project für die Wasserversorgung der Zahnradbahn wurden genehmigt. [16. December 1892, ZZ. 61.650, 61.654 und 61.653.]

Steyrthalbahn - Gesellschaft. (Ueberstellung des Umladeschuppens in der Station Steyr-Garsten.) Der Umladeschuppen in der Gemeinschaftsstation Steyr-Garsten wird an eine den Bedürfnissen besser entsprechende Stelle verlegt. [15. December 1892, Z. 61.779.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Orient-Expresszüge. (Wiederaufnahme des Verkehres nach und von Bukarest.) Laut Mittheilung der kaiserl. General-Direction der Elsass-Lothringischen Eisenbahn in Strassburg verkehren nunmehr die Orient-Expresszüge wieder direct ohne Wagenwechsel in Verciorova bis bezw. von Bukarest (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 4 ex 1893). [Z. 1825.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Anschaffung von Locomotiv-Radsternen im Auslande.) Das k. k. Handelsministerium hat im Hinblicke auf die Bestimmungen des § 8 der Allerh. Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886, R.-G.-Bl. Nr. 7, die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angesuchte Anschaffung von zwei Triebradsternen aus Stahlfaçonguss für Schnellzugs-Locomotiven bei Friedrich Krupp in Essen ausnahmsweise gutgeheissen, zumal die Vornahme der von der genannten Bahngesellschaft beabsichtigten Versuche mit Speichenrädern der gedachten Provenienz bei Locomotiven aus fachlichen Rücksichten wünschenswerth erscheint. [H.-M.-Z. 62.324 ex 1892.]

— (Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Localbahn Kremsier-Zborowitz.) Das Handelsministerium hat gestattet, dass die bei obiger Localbahn nach den Concessions-Bedingnissen vom 24. August 1881 zulässige Maximal-Fahrgeschwindigkeit per 21 km in der Stunde auf 25 km in der Stunde erhöht werde, und daran die Bedingung geknüpft, dass die unbewachten frequenten Wegübersetzungen entsprechend langsam und vorsichtig befahren, und jene Uebersetzungen, wo eine behinderte Fernsicht vorhanden sein sollte, durch entsprechend angebrachte Markirpfähle dem Maschinenpersonale kenntlich gemacht werden. [2. Jänner, Z. 64.879 ex 1892.]

— (Linie Olmütz—Sternberg: Eröffnung der Haltestelle „Hlussowitz".) Am 15. Jänner wird auf der Linie Olmütz—Sternberg, zwischen der Station Olmütz und der Haltestelle Boniowitz, die in km 106·633 gelegene Haltestelle „Hlussowitz" für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet werden. Die Ausgabe der Fahrkarten an die von dieser Haltestelle abreisenden Passagiere erfolgt in dem nächst der Haltestelle gelegenen Hause Nr. 24 der Gemeinde Hlussowitz. Die Uebernahme und Ausfolgung des Gepäcks besorgen die Conducteure im Zuge. Bezüglich der Gebührenberechnung sind die Gebührentarife für das Hauptbahnnetz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. deren Personentarif vom 1. April 1891, massgebend.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Nachschaffung von 6 Personenwagen III. Classe.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Buschtěhrader Eisenbahn angesuchte Nachschaffung von 6 Personenwagen III. Classe mit Intercommunication und Closet in Gemässheit der mit den Handelsministerial-Erlässen vom 25. October 1890, Z. 43.771, und vom 9. Jänner 1892, Z. 50.906 ex 1891, genehmigten Typenpläne genehmigt. [H.-M.-Z. 61.505. ex 1892.]

Localbahn Wieselsdorf-Stainz. (Locomotivprüfungen.) Am 19. November 1892 hat im Sinne der Bestimmungen des § 21 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung zweier für den Betrieb der schmalspurigen Localbahn Wieselsdorf-Stainz bestimmter Tenderlocomotiven stattgefunden. Dieselben sind in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in Linz 1892 neu erbaut und ist die eine, „Meran" benannt, mit der Inventarsnummer 1 und der Fabriksnummer 2773, die andere „Stainz" benannt, mit der Inventarsnummer 2 und der Fabriksnummer 2774 bezeichnet. Die Kessel der Locomotiven haben die vorgeschriebene amtliche Probe anstandslos bestanden. Die Locomotiven sind gemäss dem mit Handelsministerial-Erlass Z. 23.657 ex 1892 genehmigten Typenplane nach dem System Krauss für die Spurweite von 0·76 m gebaute Tenderlocomotiven mit zwei vor der Feuerbüchse liegenden und untereinander gekuppelten Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die Räder, die horizontalen Dampfcylinder und die variable Steuerung liegen ausserhalb des Rahmenbaues, welcher zugleich das Speisewasser enthält. Die Abfederung geschieht durch drei Blattfedern, wovon eine, und zwar jene über die Triebachse, als Querfeder angeordnet ist. Die Locomotiven haben eine complete Kesselarmatur, zwei Speiseapparate, vorne und rückwärts je einen Buffer und ein Bahnräumerlineal, ferner Vacuum- und Spindelbremse, Pulsometer-Dampfheizung und Feuerlösch-Vorrichtung, sowie einen etwas conischen Rauchfang mit Rostaufsatz, in welchem eine Rose gegen Funkenflug angebracht ist. Die Montirungsgenauigkeit wurde bei beiden Maschinen für befriedigend befunden. — Die Probefahrten fanden auf der 11·5 km langen Localbahn Wieselsdorf-Stainz in beiden Stellungen der Maschine statt und wurde hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 20 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 30 km per Stunde erreicht. Beide Maschinen gingen sicher und ruhig, und verrichteten alle Bestandtheile derselben die ihnen zugewiesenen Functionen, so dass aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand obwaltete, diese Locomotiven dem öffentlichen Verkehre auf der Localbahn Wieselsdorf-Stainz zu übergeben. [H.-M.-Z. 402.]

Verkehrsunterbrechungen, bezw. Behebung derselben.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

10. Jänner. Auf der Linie Hatna—Kimpolung wurde der Güterzugsverkehr wieder aufgenommen.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.:
10. Jänner. Mit Zug 24 a wurde der Verkehr in der Strecke Floridsdorf—Gross-Enzersdorf wegen Schneeverwehung eingestellt.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:
11. Jänner. Auf der Localbahnstrecke Bruck a/L.—Hainburg wurde der Verkehr mit dem Zuge 1402 wieder eröffnet.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:
10. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste der Gesammtverkehr in der Strecke Wigstadtl—Bautsch der Localbahn Zauchtl—Bautsch neuerdings eingestellt werden.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen):
3. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Verkehr mit Zug 47 eingestellt.
4. Jänner. Verkehr wurde mit Zug 62 ab Inzersdorf nach Gaudenzdorf aufgenommen und verkehrten die Züge regelmässig bis Neu-Erla; die Züge 80 und 83 mussten entfallen.
5. Jänner. Mit Zug 43 wurde der Gesammtverkehr eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 25. December 1892, Z. 65.414, die seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen mit Erlass vom 2. October 1891, Z. 60.917, dem Advocaten Alexander Neumann und dem Budapester Ingenieur Alois Kurz ertheilte, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Endstation Gurahoncz der Linie Arad—Gurahoncz der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen abzweigende, über Guravoj, Acsucza, Nagy-Halmágy, Ocsisor, Tirnova, Körösbánya, Czebe und die Gemarkung der Gemeinde Mészták bis Brád führende und diese Linie von der zukünftigen Station Acsucza aus über Acsuva, Kalugyer und die Gemarkung der Gemeinde Kristyor in der Endstation Vaskoh mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Belényes—Vaskoh verbindende normalspurige Localbahn auf die Dauer eines weiteren Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Eszék-Nasic-Batrina. (Concessions-Ertheilung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, dem Director der Frankfurter Eisenbahnbank Anton Otterborg und dem croat. Landtags-Abgeordneten Theodor Kussevics die Concession zum Baue und Betriebe der projectirten Localbahn Eszék—Nasic—Batrina mit der Flügelbahn Pleternica—Pozsega (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 137 ex 1891 und Nr. 4 und 29 ex 1892) ertheilt. Diese auf Basis des G.-A. XXIX ex 1888 concessionirte Vicinal-Eisenbahn hat eine grosse verkehrspolitische Bedeutung. Das Bancapital wurde in der Concessions-Urkunde mit 5,630.000 Gulden festgestellt und werden folgende Stationen erbaut: Josipovac, Bizovac, Koska, Drezsnica, Nasic, Zoljan, Soncsica, Csaglic, Ciglenik, Pleternica, Rakovica, Blacko, Jaksic, Pozsega.

Eszéker Strassenbahn. (Nachtrag zur Concessions-Urkunde.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 14. October 1892, Z. 48.545/III (verlautbart im „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 133 vom 4. November 1892) die der Stadtgemeinde Eszék ertheilte Concession für eine im Sinne der Normalverordnung Z. 645 ex 1891, betreffend das Verfahren bei Concessionirung von Strassenbahnen mit Dampf-, Pferde- oder wie immer genannter mechanischer Betriebskraft, von Zahnradbahnen, Drahtseilbahnen, Industriebahnen und transportablen Feldbahnen im Bereiche der Gebiete von Croatien und Slavonien (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 79 ex 1891), zu erbauende Strassenbahn mit Pferdebetrieb im Bereiche der Stadt Eszék (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 44 ex 1892), durch einen Nachtrag zur Concessions-Urkunde erweitert, in welchem die ausser der Hauptlinie noch zu erbauenden Flügelbahnen specificirt sind.

Projectirte schmalspurige Strasseneisenbahn Szabadka (Maria-Theresiopel)-Palics mit elektrischem Betriebe. (Nachtrag zur Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekédési közlöny" Nr. 156 vom 28. December 1892 verlautbart den Wortlaut des Nachtrages zu der laut Erlass des kgl. ungar. Handelsministers vom 27. Jänner 1892, Z. 83.174 ex 1891, erflossenen Concessions-Urkunde, laut welcher dem Budapester Bauunternehmer Ingenieur Johann Bobula die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer aus dem Weichbilde der Stadt Szabadka bis zum Badeorte Palics führenden schmalspurigen Strassenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24 ex 1892) ertheilt wurde. Dieser Nachtrag bestimmt, dass die genannte Linie mit einer Spurweite von 1·0 m erbaut und für elektrischen Betrieb eingerichtet werde.

Projectirte Localbahn Pozsega—Našic—Uj-Gradiska. (Concessions-Verhandlung) Am 20. December 1892 fand im kgl. ungar. Handelsministerium unter Vorsitz des Staatssecretärs Edmund v. Reiszig die Concessions-Verhandlung in Angelegenheit der projectirten Localbahn Poszega—Uj-Gradiska statt. Das Finanzgebahren dieser Eisenbahn ist als erledigt zu betrachten, und wurde die im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 vorgeschriebene Anzahl von Stammactien durch die Interessenten selbst überzeichnet (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 69 und 143 ex 1890). Diese von der Station Uj-Gradiska der Linie Zágráb (Agram)—Bród der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende Linie, wird ihre Fortsetzung gegen Norden durch die von deren zukünftigen Station Pleternica aus bis Nasic und von dort weiterhin bis Szt.-Lörincz zum Anschlusse an die Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 131 ex 1892) und von Našic aus, gegen Osten durch die projectirte Linie Eszék—Našic zum Anschlusse an deren Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4 und 29 ex 1892) projectirten Bahnlinien finden.

Torontáler Localbahnen. (Bedingnisse für den Ausbau der projectirten Linie Nagy-Becskerek—Pancsova der Torontáler Localbahnen.) Der „Vasuti és közlöködési közlöny" Nr. 154 vom 23. December 1892, verlautbart die Bedingnisse für den Ausbau der zufolge Allerh. Entschliessung Sr. Majestät ddto. Wien, vom 9. November 1892 und Erlass vom 7. December 1892, Z. 78.561/III, des kgl. ungar. Handelsministers concessionirten Linie Nagy-Becskerek—Lázárföld—Pancsova der Torontáler Localbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 148 ex 1892). Diesem zufolge hat die Gesellschaft nebst der entsprechenden Erweiterung der Station Nagy-Becskerek der Linien Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek und Nagy-Becskerek—Versecz, folgende Stationen und Haltestellen zu errichten: Puszta-Katnicza, 400 m lang; Zsigmondfalva, 375 m lang; Orlovát mit Wasserstation, 400 m lang; Ozóra, 375 m lang; Antalfalva, 375 m lang; Torontál-Vásárhely, 400 m lang; Cyrepája, 375 m lang; Ferenczhalom, 375 m lang; Almás, Haltestelle, 200 m lang; Pancsova mit Wasserstation, 500 m lang.

Ausland.

Preussen. (Bekanntmachung des kgl. preuss. Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 29. December 1892, betreffend die Verwendung der Stationsglocken.) Diese im „D. R.-A.", Nr. 1 vom 2. Jänner, publicirte Bekanntmachung lautet:

„In dem § 16, Punkt 1, der am 1. Januar 1893 zur Einführung gelangenden neuen Verkehrsordnung ist, abweichend von den Bestimmungen des bisherigen Betriebsreglements, vorgeschrieben, dass die Aufforderung zum Einsteigen in die Wagen durch Abrufen oder Abläuten in den Warteräumen oder durch ein aus zwei Schlägen der Stationsglocke bestehendes Signal zu erfolgen hat. Die Verwendung der Stationsglocke ist daher nicht mehr unter allen Umständen vorgeschrieben.

Aus dieser Veranlassung sind auch die früheren Bestimmungen über die Verwendung von Stationsglocken nicht wieder in die neue Signalordnung aufgenommen.

Wird unter diesen Umständen die Stationsglocke doch noch fernerhin benutzt, so darf dies nur geschehen, um das Zeichen zum Einsteigen der Reisenden zu geben, während die bisherigen Zeichen für das Annähern und für die Abfahrt eines Zuges fortfallen.

Den Königlichen Eisenbahn-Directionen überlasse ich es, zu erwägen und zu bestimmen, ob und auf welchen Bahnhöfen nach dem 1. Januar 1893 die vorhandenen Stationsglocken im Sinne der neuen Verkehrsordnung noch benutzt werden sollen.

Ich halte es jedoch zur Vermeidung von Irrthümern bei den Reisenden für erforderlich, sowohl durch Aushang von geeigneten Bekanntmachungen auf den Bahnhöfen, wie auch durch Hinweise in den öffentlichen Blättern auf den allgemeinen Fortfall der Zeichen mit der Stationsglocke, bezw. auf die beschränkte Benutzung der letzteren ganz besonders aufmerksam zu machen."

— (Concessionirung einer Eisenbahn von Regenwalde nach Piepenburg.) Laut der in der Nummer 309 des „D. R.-A.“ vom 30. December 1892 publicirten Concessionsurkunde ddto. 14. December 1892 wird der Altdamm-Kolberger Eisenbahn-Gesellschaft gestattet, ihr Unternehmen auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Regenwalde nach Piepenburg auszudehnen. Das zur Vollendung und Ausrüstung dieser letzteren Bahn erforderliche Anlagecapital, welches im Wege einer Anleihe aufgebracht werden soll, wird mit 638.000 Mk. festgesetzt. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss längstens binnen zwei Jahren erfolgen. Unbeschadet des concessionsmässig bestehenden Rechtes der Staatsregierung, den Betrieb der Eisenbahn von Altdamm nach Kolberg für Rechnung der Gesellschaft jederzeit zu übernehmen, ist letztere bezüglich der neu concessionirten Bahn verpflichtet, dieselbe jederzeit auf Verlangen der Staatsregierung gegen Erstattung der Anlagekosten an den Staat käuflich abzutreten. Im Uebrigen finden die für das Gesammtunternehmen der Gesellschaft geltenden statutarischen und concessionsmässigen Bestimmungen, insbesondere die in der Concessionsurkunde vom 4. October 1880, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Altdamm nach Kolberg, enthaltenen Bedingungen auf die mehrgedachte Zweigbahn gleichmässig Anwendung.

Russland. (Verstaatlichung der Moskau-Kursker Eisenbahn.) Auf Grund der am 31. October 1892 erfolgten Genehmigung des Beschlusses des Ministerrathes, des Departements für Staatsökonomie und des Reichsrathes, hat mit 1. Jänner die Verstaatlichung, bezw. Einlösung der Moskau-Kursker Eisenbahn für den Staat durchgeführt zu werden. Der diesbezügliche Beschluss lautet nach dem Journal des Verkehrsministeriums (Nr. 49):

I. Die Einlösung der Moskau-Kursker Eisenbahn hat am 1. Jänner 1893 auf Grund des am 21. Mai 1871 bestätigten, am 9. Juni 1886 über Antrag des Reichsrathes abgeänderten Statuts dieser Bahngesellschaft durchgeführt zu werden.

II. Es bleibt dem Leiter des Verkehrsministeriums überlassen: a) Mit 1. Jänner 1893 die Moskau-Kursker Eisenbahn mit dem ganzen unbeweglichen und beweglichen Vermögen, worunter auch der wirklich vorhandene Restbetrag des Fünf-Millionenfonds gehört, welcher laut § 4 des Statuts der Gesellschaft zur Bildung des Reserve-Stammcapitals bestimmt war, zu übernehmen. b) Die anlässlich der Einlösung dieser Eisenbahn oder für andere Zwecke, nach Massgabe der unbedingten Nothwendigkeit, sich ergebenden Auslagen sind einvernehmlich mit dem Leiter des Verkehrsministeriums und der Reichscontrole aus den Gesammteinnahmen der Eisenbahn zu decken.

III. Dem Finanzminister bleibt es überlassen, spätestens drei Monate nach Ablauf des Revisionstermines vom Tage der an die Moskau-Kursker Eisenbahn erfolgten endgiltigen Mittheilung, einen Antrag an den Ministerrath, das Departement für Reichscontrole und den Reichstag, in Betreff Feststellung der zur Einlösung der Actien dieser Eisenbahn-Gesellschaft erforderlichen Summe, unter Einbeziehung aller zwischen der Regierung und der einzulösenden Eisenbahn-Gesellschaft schwebenden Rechnungen, einzubringen.

Verschiedene Mittheilungen.

Centralamt für den internationalen Transport in Bern. (Schiedsgericht für Streitfälle der Bahnen untereinander.) Der schweizerische Bundesrath hat auf Antrag seines Post- und Eisenbahn-Departements in Angelegenheit des schiedsrichterlichen Verfahrens in den vor das Centralamt für den internationalen Transport gebrachten Streitfällen laut Verordnung vom 29. November v. J. Nachstehendes beschlossen:

„Art. 1. Die in Art. 57, Ziffer 3, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890*) vorgesehenen schiedsrichterlichen Entscheidungen werden durch den Director des Centralamtes für den internationalen Transport unter Mitwirkung von zwei Schiedsrichtern gefällt. Diese Schiedsrichter, sowie zwei Stellvertreter derselben werden vom Bundesrathe ernannt. Wenn die Parteien es wünschen oder wenn die Streitfrage geringfügiger Art oder von besonders dringlicher Natur ist, kann der Director des Centralamtes ohne Mitwirkung der Richter einen Entscheid fällen.“

„Art. 2. Der Director des Amtes besorgt die Processleitung; er setzt den Parteien die Fristen zur Einreichung der Schriftstücke fest; er lässt die Acten bei den Richtern oder den Stellvertretern circuliren; er sorgt für die Vorbereitung des dem Schiedsgerichte vorzulegenden Thatbestandes und der Schlussfolgerungen; er beruft das Schiedsgericht ein und führt dabei den Vorsitz. Im Verhinderungsfalle wird er durch den Vicedirector vertreten.“

„Art. 3. Wenn der Director des Amtes eine andere Ansicht hat, als die beiden Richter, so hat er das Recht, die beiden Stellvertreter zu einer gemeinschaftlichen Sitzung mit den Richtern einzuberufen. Im Falle von Stimmengleichheit entscheidet die Ansicht des Directors.“

„Art. 4. Der juristische Secretär des Amtes fungirt beim Schiedsgerichte als Gerichtsschreiber; im Verhinderungsfalle wird er durch den technischen Secretär vertreten. Die Beamten des Amtes, welche bei der Instruction eines Processes mitgewirkt haben, können mit berathender Stimme zur Gerichtsverhandlung beigezogen werden. Die Urtheile werden vom Director und von demjenigen Secretär, der als Gerichtsschreiber mitgewirkt hat, unterzeichnet und den Parteien kostenfrei zugestellt.“

„Art. 5. Die Richter und die Stellvertreter erhalten eine Entschädigung von Frcs. 30 für jeden auf Sitzungen oder Actenstudium verwendeten Tag, sowie die gleiche Reiseentschädigung, wie die Mitglieder der Bundesversammlung.“

„Art. 6. Diese Verordnung tritt mit dem 1. Jänner 1893 in Kraft. Nach Ablauf des ersten Jahres erstattet das Amt Bericht über die Erfahrungen, welche inzwischen mit dieser Verordnung gemacht worden sind und wird das Post- und Eisenbahn-Departement, falls dies angezeigt erscheint, eine Revision desselben beantragen.“

Im Sinne des Art. 1 der vorstehenden Verordnung hat der schweizerische Bundesrath zu Schiedsrichtern ernannt: das gewesene Mitglied des schweizerischen Bundesrathes Dr. Emil Welti und den Präsidenten des Cassationshofes im Canton Genf G. von Seigneux; ferner zu Stellvertretern der Schiedsrichter: das Mitglied des schweizerischen Nationalrathes Dr. Paul Speiser, Professor der Rechte in Basel und den Professor der Rechte in Zürich Dr. F. Maili.

Die Schiedrichter und deren Stellvertreter werden gleichzeitig auch als Sachverständige für die im Art. III, Absatz 4 des Reglements, betreffend die Errichtung eines Centralamtes vorgesehenen Streitfälle zu fungiren haben. [H.-M.-Z. 1204.]

Weltausstellung in Chicago 1893. (Frachtermässigung für Ausstellungsgüter auf den Deutschen Eisenbahnen.) Die staatlichen Eisenbahnverwaltungen in Deutschland haben sich bereit erklärt, für die in Chicago zur Ausstellung kommenden, aus Oesterreich-Ungarn stammenden Austellungsgüter — analog wie für jene aus Deutschland — eine 50%ige Frachtermässigung sowohl beim Hin-, als auch beim Rücktransport zu gewähren. [H.-M.-Z. 59.319 ex 1892.]

Krankencassen bei der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn. (Vereinigung derselben mit der Krankencasse fur die der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Bediensteten.) Aus Anlass der Erwerbung der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn durch den Staat hat die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen mit Zustimmung der betreffenden Ausschüsse die Vereinigung der bisher bei jenen Bahnen selbstständig bestandenen Krankencassen mit der Krankencasse für die der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Bediensteten verfügt. Diese Anordnung ist mit 1. Jänner in Kraft getreten

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Personalveränderung.) An Stelle des aus dem Dienste der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft geschiedenen Directionsmitgliedes, Inspectors Adam G. Pastorelli, wurde der bisherige Stellvertreter desselben, Oberingenieur Geza Ullmann, zum Chef des gesammten technischen Dienstes und zum Directionsmitgliede ernannt. Derselbe ist nunmehr für sämmtliche Agenden des Betriebes verantwortlich.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. Jänner d. J. dem Schiffsführer der Ersten concessionirten Attersee-Dampfschiffahrt Michael Fellner in Anerkennung seiner belobten Dienstleistung das goldene Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

*) Siehe R.-G.-Bl. ex 1892, Nr. 186.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch—Württembergisch—Badisch—Main-Neckarbahn Personen- und Gepäckstarif vom 1. April 1891.

II. Nachtrag.

Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893 gelangte ein II. Nachtrag zum Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck etc. zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und solchen der kgl. Württemberg. Staatseisenbahnen, der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und der Main-Neckarbahn andererseits über die kgl. Bayer. Staatseisenbahnen vom 1., bezw. 15. April 1891 zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen der Beförderungs-Bestimmungen.

Wien, am 10. Jänner 1893. [33]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif-Berichtigung.

In Folge Ueberganges der Abfertigungs-Befugnisse der Güter-Abfertigungsstelle Cöln-Pantalon auf den nunmehr dem Verkehr übergebenen Bahnhof „Cöln-Süd“ ist auf Seite 9, 11, 42, 50, 54, 76, 77, 89, 95, 129 und 139 des ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarifes für den oben bezeichneten Verkehr die Bahnhofsbenennung Köln-Pantalon in „Köln-Süd“ umzuändern.

Wien, am 10. Jänner 1893. [34]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süd-Nordösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Verbandstarife.

Mit 15. Jänner 1893 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarife für den Süd-Nordösterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverband in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung des Vorwortes.

II. Aenderung der allgemeinen Bestimmungen.

III. Aenderung der Ergänzungen und Abänderungen der Bestimmungen des Tariftheiles I.

IV. Neues Verzeichniss der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel.

V. Geänderte Frachtsätze, bezw. neue Frachtsätze für die in die Classentarife neu aufgenommenen Stationen Carlsbad, Reitzenhain, Teschen, Zöptau und Elbeteinitz.

VI. Geänderte Frachtsätze, bezw. neue Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Stankau, Rosochatetz, Trübenwasser, Dassnitz und Alt-Kladno, sowie Einbeziehung der Artikel Alaun, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Sand, in den Ausnahmetarif XXIV.

VII. Aufnahme der Stationen Pola und Rovigno in den Ausnahmetarif XXIV.

VIII. Ergänzung der Nomenclatur der Ausnahmetarife XVI, XVIII, XIX, XXII und XXIV.

IX. Eliminirung von Frachtsätzen.

X. Berichtigung von Frachtsätzen.

XI. Neues Verzeichniss der Verbandsstationen und Kilometerzeiger.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 30 kr. ö. W. per Stück käuflich zu beziehen.

Wien, am 1. Jänner 1893. [35]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Localbahn Innsbruck—Hall.

Berichtigung.

Die im Verordnungs-Blatt Nr. 2 vom 5. Jänner 1893 erschienene Kundmachung, betreffend Erhöhungen im Personentarife, wird dahin abgeändert, dass als Einführungstag nicht der 1. Februar, sondern der 1. März 1893 festgesetzt wurde.

Wilten, am 10. Jänner 1893. [36]

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband (Getreideverkehr).

Tarifirung von „Malz“.

Vom 1. Februar 1893 an werden die in den Anhängen zu den Tarifheften 1 und 2 für oben genannten Verband enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5c (Getreide etc.) auch für die Beförderung von Malz angewendet.

Wien, am 10. Jänner 1893. [37]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IV zum Hefte Nr. 2.

Mit 1. Jänner 1893 ist zum Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarif vom 15. August 1891 für das Heft 2 der Nachtrag IV in Kraft getreten und enthält derselbe nebst Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, insbesonders die Aenderungen des Vorwortes, sowie der besonderen Bestimmungen, durch welche festgesetzt wird, dass für den Verkehr mit der betheiligten Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bezüglich des Betriebs-Reglements der Theil I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits Abtheilung A vom 1. Jänner 1893 Anwendung zu finden hat.

Der Nachtrag erliegt in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit und ist bei der kgl. General-Direction der Sächs. Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·20 Mark erhältlich.

Wien, am 9. Jänner 1893. [38]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Niederländisch-Deutscher Verband.

Einführung eines neuen Theiles I.

Mit 1. Jänner 1893 ist zum Niederländisch-Deutschen Verbandstarif ein neuer Theil I in Kraft getreten, welcher das Vereins-Betriebs-Reglement, sowie die zusätzlichen Bestimmungen, ferner allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification enthält, welche auf das Heft 5 des gleichnamigen Tarifes vom 15. December 1888 Anwendung zu finden hat.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit und sind käuflich bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld zum Preise von 60 Pfennigen zu beziehen.

Wien, am 9. Jänner 1893. [39]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Deutsch-Niederländischer Verband.

Einführung des Nachtrages I zum Theil II der „Besonderen Bestimmungen".

Mit 1. Jänner 1893 ist der Nachtrag I zum Theil II der „Besonderen Bestimmungen" für den Deutsch-Niederländischen Verbandstarif vom 15. Mai 1891 in Kraft getreten.

Exemplare erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit und können bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld zum Preise von 10 Pfennigen bezogen werden.

Wien, am 9. Jänner 1893. [40]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr mit der Böhm. Nordbahn.

Am 1. März 1893 tritt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft einerseits und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Localbahn Reichenberg-Gablonz andererseits in Kraft.

Durch denselben wird der für diesen Verkehr mit 15. Juni 1891 eingeführte Tarif ausser Wirksamkeit gesetzt.

Nähere Auskünfte ertheilen die betheiligten Verwaltungen, bei welchen auch Exemplare des neuen Tarifes zum Preise von 60 kr. ö. W. erhältlich sind.

Wien, am 10. Jänner 1893. [41]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Localgüterverkehr.

Am 1. Februar 1893 tritt der Nachtrag XIII zu Heft 3 und der Nachtrag V zu Heft 4 der gesellschaftlichen Localgütertarife in Kraft.

Diese Nachträge enthalten jene Berichtigungen, welche in Folge der Ausgabe des neuen Tarifes, Theil I, nothwendig wurden.

Wien, am 12. Jänner 1893. [42]

Sonstige Nachrichten.

Oesterr. - Ungar. - Bayerischer Verbandsgütertarif Theil V, Heft 1, vom 1. November 1890 (Kohlenverkehr Böhmen—Bayern). (Refactiepublication der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen vom 24. December 1892.) Für Kohlensendungen in Wagenladungen von mindestens 10000 kg ab Dassnitz, Davidsthal, Falkenau a/d. Eger und Zieditz nach Furth i. W. wird auf der bayerischen Strecke Eger transit—Furth i. W. ein ermässigter Antheil von 0·36 Mk. pro 100 kg unter der Bedingung gewährt, dass innerhalb Jahresfrist mindestens 5000 Tonnen über Eger—Schwandorf zur Aufgabe gelangen. Die Ausgleichung gegenüber den bestehenden directen Frachtsätzen erfolgt im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe.

Berlin-Bayerischer Gütertarif vom 1. Mai 1892. (Einführung des II. Nachtrages.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893 gelangte der Nachtrag II zur Einführung, welcher enthält: 1. Aenderung des Vorworts; 2. Aenderung der besonderen Bestimmungen; 3. Ergänzungen des Kilometerzeigers; 4. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen und Ausnahme-Tarife.

Preussisch - Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. October 1885. (Einführung des Nachtrages XI.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893 gelangte der Nachtrag XI zur Einführung. Derselbe enthält: 1) Aenderung des Vorworts; 2) Aenderung der besonderen Bestimmungen und neue Frachtsätze für den Viehverkehr verschiedener Stationen.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1892. (Einführung des Nachtrages II.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893 gelangte der Nachtrag II zur Einführung, welcher enthält: 1) Aenderung des Inhaltsverzeichnisses. 2) Aenderung des Vorworts; 3) Aenderung zu A. Besondere Bestimmungen zu der Verkehrs-Ordnung; 4) Aenderungen und Ergänzungen zu B. Besondere Tarifvorschriften; 5) Aenderungen zu D III. Tarif- und Abfertigungs-Befugnisse einzelner Stationen; 6) Aenderungen und Ergänzungen zu E. Kilometerzeiger; 7) Aenderungen und Ergänzungen zu F. Tariftabellen; 8) Berichtigungen.

Badisch-Bayerischer Personen- und Gepäckverkehr. (Einführung des Nachtrages II zum Tarife vom 1. Mai 1892.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1893 kam der Nachtrag II zu dem ab 1. Mai l. J. giltigen Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden zwischen Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und Stationen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen zur Einführung. Derselbe enthält die in Folge der Einführung der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands eintretenden Aenderungen der Bestimmungen.

Werrabahn-Bayer. Gütertarif vom 1. September 1891. (Einführung des Nachtrages IV.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893 gelangte der Nachtrag IV zur Einführung, welcher enthält: 1. Anderweite besondere Bestimmungen; 2. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger; 3. Aenderungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen; 4. Einbeziehung von neuen Stationen in den Tarif; 5. Erhöhung der Anstossbeträge für Bregenz; 6.—8. Aenderung und Ergänzung von Ausnahmetarifen; 9. Anderweite Tarife und Bestimmungen für die Bayer. Vicinal- und Localbahn-Stationen; 10. Aufhebung des Vicinal- und Localbahn-Zuschlages für gewisse Stationen.

Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Einführung eines neuen Tarifes, Theil I.) Am 1. Jänner gelangte ein neuer Tarif, Theil I, für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Localverkehre zur Einführung, wodurch der Tarif, Theil I, vom 1. October 1888 aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält die betreffenden Abschnitte der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands nebst den vom kgl. sächsischen Finanzministerium und dem Reichs-Eisenbahnamt genehmigten Zusatzbestimmungen. Der Tarif liegt auf allen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen zur Einsicht auf und kann durch deren Fahrkarten-Ausgabestellen zum Preise von 50 Pf. käuflich bezogen werden. Vom genannten Zeitpunkt an erfolgt die Aufforderung zum Einsteigen in die Wagen auf den Haupteisenbahnen nicht mehr durch die Stationsglocke, sondern nur noch durch Abrufen in den Warteräumen, auf den Nebeneisenbahnen (Bahnen untergeordneter Bedeutung) durch Ingangsetzen des Läutewerkes der Locomotive.

Niederländisch-Deutscher Verbands-Gütertarif Theil I, vom 1. Jänner 1893. Am 1. Jänner 1893 gelangte für den Güterverkehr der Niederländisch-Deutschen Eisenbahn-Verbände ein neuer Tarif, Theil I, zur Einführung, der vom gleichen Zeitpunkte an auch für den Niederländisch-Bayerischen Güterverkehr Geltung hat. Der neue Tarif I enthält: A. das Vereins-Betriebsreglement, und zwar 1. die Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, 2. die Ausführungsbestimmungen zu diesem Uebereinkommen, 3. die zusätzlichen Bestimmungen mit den Verbandsbestimmungen. B. die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. Derselbe kann um den Preis von 60 Pfennig für das Exemplar bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bezogen werden. Durch den neuen Theil I wird der bisherige Theil I für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahn-Verbände vom 1. October 1890 sammt Nachtrag I und II aufgehoben und somit auch für den Niederländisch-Bayerischen Verkehr ausser Wirksamkeit gesetzt. Die besonderen Bestimmungen für den letztgenannten Verkehr werden mittelst Nachtrag zum Tariftheil II vom 1. Juni 1883 demnächst bekannt gegeben werden. Ganz besonders wird darauf aufmerksam gemacht, dass mit dem neuen Theil I für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahn-Verbände das internationale Frachtbrief-Formular zur Einführung gelangt und deshalb vom 1. Jänner 1893 ab für Sendungen im niederländisch-Bayerischen Verkehr das gegenwärtig aufliegende Formular nicht mehr verwendet werden darf.

Magdeburg-Bayer. Gütertarif vom 1. October 1892. (Einführung des I. Nachtrages.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893 gelangte der Nachtrag I zur Einführung, welcher enthält: 1. Aenderung des Vorworts; 2. Aenderung der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement; 3. Aenderung der besonderen Tarifvorschriften; 4. Aenderung der Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen; 5. Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger; 6. Aenderung und Ergänzung der Kilometertafel I; 7. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel II; 8. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife; 9. Aenderungen und Ergänzungen der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayer. Vicinal-Localbahnstationen; 10. Berichtigungen.

Staatsbahn - Gütertarif Bromberg - Breslau. (Einführung eines Nachtrages.) Am 1. Jänner trat der Nachtrag IV zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau in Kraft, welcher u. A. enthält:

a) Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes u. s. w. des Tarifes und der besonderen Bestimmungen unter II/A in Folge Einführung der neuen Verkehrsordnung, sowie Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften unter II/B und der besonderen Bestimmungen unter II/D;
b) Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle und der Ausnahmetarife 2/A und 2/B für Getreide, des letzteren auch durch Aufnahme des Artikels „Malz“, und ferner für Holz;
c) Berichtigungen.

Braunkohlenverkehr von Böhmen nach Sachsen. (Frachtermässigung für Sendungen nach Meissen und Triebischthal.) Für böhmische Braunkohlen-Sendungen, welche in der Zeit vom 1. Jänner bis Ende December 1893 im directen Verkehre über Bodenbach oder Tetschen nach Meissen und Triebischthal befördert werden, daselbst verbleiben oder von dort mittelst Fuhrwerks abgefahren werden, kommen zufolge Bekanntmachung der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen vom 29. December 1892 auf die gegenwärtig bestehenden directen Frachtsätze die folgenden Beträge unter den nachstehend näher bezeichneten Bedingungen zur Vergütung:

Für Sendungen von	Mark für 10.000 kg
Bilin	3·4
Brüx (k. k. St. B. und A. T. E.)	2·3
Dux	3·0
Dux-Liptitz	3·5
Karbitz	4·1
Mariaschein	3·9
Ossegg	3·6
Schwaz-Kuttowitz	3·0
Teplitz	4·1
Teplitz-Waldthor	3·1
Triebschitz	2·8
Ullersdorf	3·3

Die Vergütung dieser Beträge erfolgt, wenn durch Vorlage der Original-Frachtbriefe und der nicht wieder zur Rückgabe gelangenden Duplicat-Frachtbriefe nachgewiesen wird, dass im Laufe des Jahres mindestens 6000 t Braunkohlen in Ladungen von 10 t und darüber von den genannten österr. Stationen bezogen worden sind. Die Sendungen können nach Wahl entweder von einem Versender nach Meissen und Triebischthal aufgegeben oder an einen Empfänger daselbst gerichtet sein. Die Vorlage der Frachtdocumente hat längstens bis Ende Jänner 1894 bei der kgl General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zu erfolgen.

Preussisch - Sächsisch - Thüringisch - Bayerischer Personen- und Gepäckverkehr. (Nachtrag II zum Tarif vom 1. Mai 1892.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1893 kam der Nachtrag II zu dem ab 1. Mai 1892 giltigen Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Directionsbezirke Erfurt, Frankfurt a/M. und Magdeburg, sowie den Thüringischen Privatbahnen einerseits und Stationen der k. Bayer. Staatseisenbahnen andererseits zur Einführung. Derselbe enthält die in Folge der Einführung der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands eintretenden Aenderungen des Vorwortes und der Zusatzbestimmungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Ausdehnung des Ausnahmetarifes Nr. 13 für Cement zur Ausfuhr nach der Schweiz auf Cementwaaren.) Mit Wirkung vom 1. Februar wird im inneren Verkehr der Ausnahmetarif Nr. 13 für Cement zur Ausfuhr nach der Schweiz auf die in der Güterclassification des Deutschen Eisenbahn - Gütertarifes (Theil I) unter Specialtarif III genannten Cementwaaren ausgedehnt und die Station Carlsruhe Hbhf. und Mühlburger Thor in denselben einbezogen.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband. (Einführung neuer Nachträge.) Am 1. Jänner sind die Nachträge VI zum Gütertarif, Heft 1 und 2, Nachtrag V zum Gütertarif, Heft 3, und Nachtrag I zum Vieh- etc. Tarif des Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Verbandes in Kraft getreten, welche u. A. auch die durch Einführung der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn - Frachtverkehr erforderlich gewordenen Aenderungen des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen etc. enthalten.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
125	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Wein	Gross-Schwechat St.E.G. (L.B.) via Klein-Schwechat—Wien Donauquai-Bahnhof	Schleinbach Neubau-Kreuzstätten Ladendorf Mistelbach Frättingedorf Enzersdorf b. Staatz Poysdorf Laa Grussbach-Schönau Possitz-Joslowitz Mislitz Kanitz-Eibenschitz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	kr. 24·6 27·1 28·4 30·4 33·5 35·1 38·4 38·6 41·8 44·0 46·6 54·4		Im Kartirungswege		
			Weinfässer, leer retourgehende (mit weniger als 1·3 Meter Durchmesser der Bodenfläche)	Schleinbach Neubau-Kreuzstätten Ladendorf Mistelbach Frättingsdorf Enzersdorf b. Staatz Poysdorf Laa Grussbach-Schönau Possitz-Joslowitz Mislitz Kanitz-Eibenschitz	Gross-Schwechat St.E.G. (L.B.) via Wien Donauquai-Bahnhof—Klein-Schwechat	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen				23·0 25·0 26·2 27·2 29·4 30·4 34·4 32·6 34·6 36 0 37·6 42·4				
126	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wein	Bruck a/L. transit	Gross-Schwechat L.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	25 kr.	23 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
127	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Chamotteerde, Chamottemehl, Chamottespeise, Chamottesteine, Chamotteziegel und Chamottemörtel	Halbstadt St.E.G. loco	Györ	In vollen Wagenladungen bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	76 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
128	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe, Rübenschnitze und Presslinge	Fischamend	Klein-Schwechat oder vice versa	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	8·3 kr. ö. W.	7·3 kr. ö. W.	1·0 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Spalte	Inhalt
Fortlaufende Nr.	129
Die Publication erfolgt – von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Die Publication erfolgt – und im Namen der	Betheiligten Verwaltungen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Alle jene **Eil- und Frachtgüter,** welche in der nachstehenden Refactietabelle benannt sind, und welche im directen Verkehre auf Grund der in den österr.-ungarisch-rumänischen Verbandstarifen enthaltenen Frachtsätze nach Rumänien befördert werden können. Ausgenommen hievon sind: 1. Die auf Grund der Frachtsätze des Heftes IV des österr.-ungar.-rumänischen Verbandstarifes beförderten Transporte (Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen, Malz und leere, gebrauchte Säcke). 2. Solche Sendungen, rücksichtlich welcher nicht die vollen Frachtsätze des bezeichneten directen Tarifes berechnet werden, bezw. zur Anwendung gelangen, insbesondere alle jene Sendungen, für welche ausserhalb der gegenwärtigen Begünstigung anderweitige Frachtbegünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden
für die Transportstrecke – von	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. loco und transit, Marchegg loco und transit, Budapest (sämmtliche am linken Donauufer gelegene Bahnhöfe) und Budapest-Kelenföld loco und transit, Köbánya (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, ferner sämmtliche österreichisch-ungarische und deutsche Stationen, welche in die Tarife, auf welche sich dieses Zugeständniss bezieht, aufgenommen sind, und deren Verkehr nach Rumänien ganz oder theilweise über Bruck a/L., Marchegg, Vlarapass, Zsolna, Ruttka, Budapest oder Köbánya vermittelt wird
für die Transportstrecke – nach	Sämmtlichen Stationen der rumänischen Eisenbahnen, welche in die Tarife, auf welche sich dieses Zugeständnise bezieht, aufgenommen sind, soferne deren Verkehr mit den in Frage kommenden Aufgabsstationen ausschliesslich über Predeal und Verciorova vermittelt wird
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Innerhalb der Giltigkeitsdauer des gegenwärtigen Frachtzugeständnisses ist in dem Rahmen desselben ein so grosses Quantum von Gütern zu verfrachten, dass die auf Grund der Frachtsätze der österr.-ungar.-rumänischen Verbandstarife hiefür entfallende gesammte Transportsgebühr mindestens 300.000 (dreihunderttausend) Francs beträgt. Jene Firmen, welche die gegenwärtige Frachtbegünstigung in Anspruch zu nehmen wünschen, müssen im Vertragswege die Verpflichtung übernehmen, ihre sämmtlichen nach Rumänien zu verfrachtenden Transporte, soferne dieselben durch gegenwärtiges Zugeständniss begünstigte Relationen betreffen, mit Vermeidung des Wasserweges ausschliesslich auf der directen Eisenbahnroute zu befördern. Soferne die vertragschliessenden Firmen diese Verpflichtung nicht einhalten, erlischt deren Anspruch auf die Refactiebegünstigung vollständig
und gilt in der Zeit	Bis 31. December 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht – Bezeichnung	Die für den österreichisch-ungarisch-rumänischen, rumänisch-norddeutschen, rumänisch-süddeutschen Eisenbahnverband, sowie die für den Güterverkehr Rumänien-Lindau, Vorarlberg und Rumänien-Elbeumschlag giltigen Tarife
Tarif – Frachtsatz per 100 kg	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Bei Erreichung von 300.000 Francs Gesammt-Transportsgebühr 20% (zwanzig Percent) Nachlass von jenen Frachtantheilen, welche in die zur Zeit der Aufgabe der Transporte giltigen Frachtsätze des österreichisch-ungarisch-rumänischen Eisenbahnverbandes für den betreffenden Artikel rücksichtlich der Strecke von Wien St.E.G., resp. Marchegg, Budapest d. p. t. p. u. Köbánya bis Verciorova eingerechnet sind
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Duplicat-Frachtbriefe, welche auf die reclamirende Firma als Versender zu lauten haben und bis längstens Ende Juni 1894 vorzulegen sind. Die vorgelegten Frachtdocumente dürfen keinen Refactiestempel tragen und werden der reclamirenden Firma nicht zurückgestellt
Besondere Bemerkungen	Vide nachstehende Seite

Die nnter gegenwärtiger Post für **Wien, Bndapest** nnd **Köbánya** nach rnmänischen Stationen bestimmten Sendungen verlantharten Refactien haben unter Anfrechthaltung der pnblicirten übrigen Bedingungen und bei Einrechnung in die stipulirte Minimal-Frachtsumme **auch für solche Sendungen Giltigkeit,** welche mit Umkartirnng in **Predeal** oder **Verciorova** in jenen Relationen des directon Verkehres befördert werden, bezüglich welcher im Sinne der Pnblication die Flüssigmachung der Refactie in Anspruch genommen werden kann. — Insoferne solche Sendungen laut der für den directen Verkehr giltigen Waaren-Classification auf **Umexpedition** angewiesen sind, wird znr Grnndlage für die Berechnung der zu erstattenden Refactie jene Waaren-Claese angenommen, in welche der betreffende Artikel laut der für den Localverkehr der österr. und ungarischen Bahnen giltigen Waaren-Classification rangirt. — **Ferner zur Rubrik 5 und 6:**

Jene von österr.-nngarischen oder deutschen Stationen stammende, nach rumänischen Stationen bestimmte Transporte, deren Instradirnng ganz oder theilweise über Suczawa zu erfolgen hat, sind sowohl von der Einrechnung in die Minimal-Frachtsumme, als anch von jeder Begünstignng ausgeschlossen.

Znr Rubrik 7:

Als Basis für die Feststellnng der stipulirten Minimal-Frachtsnmme werden, unter Ansserachtlassung der Nebengebühren nnd Nachnahmen, nur jene reinen Transportgebühren angenommen, welche sich für den betreffenden Artikel, bezw. Transport, unter Zugrundelegung des znr Zeit der Aufgabe desselben giltigen Frachtsatzes des österr.-ungar.-rumänischen Verbandstarifes ergeben, nnd zwar:

a) Für Sendnngen von Wien loco und transit und von sämmtlichen übrigen österr. und deutschen Stationen werden die in die Minimal-Frachtsumme einzurechnenden Transportsgebühren in der Weise ermittelt, dass rücksichtlich derselben die von Wien St.E.G. bis zur betreffenden rumänischen Bestimmnngsstation giltigen directen Frachtsätze berechnet werden.

b) Bei Seudnugen von solchen ungarischen Stationen, deren Verkehr nach den betreffenden rumänischen Bestimmungsstationen sich ansschliesslich über Bndapest oder Köbánya bewegt, und welche über directe Frachtsätze verfügen, ferner bei Sendnngen von Budapest (Bahnhöfe am linken Donaunfer) und Bndapest-Kelenföld loco und transit, endlich von Köbánya (beide Bahnhöfe) loco und transit, bilden die von der bezeichneten nngarischen Station bis zur rumänischen Bestimmungsstation giltigen directen Frachtsätze die Basis der einzurechnenden Transportsgebühren.

Zur Rubrik 11:

1. Die percentnelle Refactie wird von den factisch eingehobenen Transportsgebühren liqnidirt, und zwar:
   a) Von den jeweilig für die Strecke **Wien St.E.G —Verciorova** eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller in Wien St.E.G. oder K.F.N.B. nach Rnmänien aufgegebenen oder dort umkartirten Sendungen, ferner bezüglich solcher von anderen österreichischen, sowie deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rumänien beförderten Sendungen, deren Verkehr unter Berührung von Wien ganz oder theilweise über Bruck a/L. oder Marchegg bis Predeal nnd Verciorova vermittelt wird.
   b) Von den jeweilig für die Strecke **Marchegg—Verciorova** eingerechneten Frachtantheilen bezüglich aller in Marchegg aufgegebenen oder nmkartirten, ferner bezüglich solcher von österreichischen oder deutschen Stationen im directen Verkehre nach Rnmänien beförderten Transporte, deren Verkehr, ohne Wien zu berühren, ganz oder zum Theile via Marchegg, Vlarapass, Zsolna oder Ruttka bis Predeal und Verciorova vermittelt wird.
   c) Von den jeweilig für die Strecke **Budapest d. p. t. p. u.—Verciorova** eingerechneten Frachtantheilen bei allen in Budapest (Bahnhöfe am linken Donauufer) nnd Budapest-Kelenföld anfgegebenen oder umkartirten Sendnngen, ferner bei Sendungen von solchen nngar. Stationen, deren Verkehr bis Predeal und Verciorova ausschliesslich oder theilweise über Budapest bedient wird.
   d) Von den jeweilig für die Strecke **Köbánya Alsó p. u.—Verciorova** singerechneten Frachtantheilen bei allen in Köbánya (beide Bahnhöfe) nach Rumänien aufgegebenen oder umkartirten Sendungen, ferner bei Transporten von solchen ungarischeu Stationen, deren Verkehr bis Predeal und Verciorova ausschliesslich über Köbánya bedient wird.
2. Die zur Zeit des Erscheinens gegenwärtiger Pnblication im Sinne des Punktes 1 a, b, c nnd d entfallenden Refactien sind behnfs Orientirung in nachstehender Tabelle verzeichnet, wobei im Falle einer während der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses eintretenden Aenderung der die Basis der Begünstignng bildenden Frachtantheile den vertragschliessenden Firmen die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze gewahrt bleiben.

Tabelle der gegenwärtig giltigen Refactien.

Laut Waaren-Schema des Oesterr.-Ungar.-Rnmänischen Verbandstarifes	Von Wien	Von Marchegg	Von Budapest d. p. t. p. u.	Von Köbánya alsó p. u.
	pro 100 kg Centimes			
Eilgüter, gewöbnliche	276	259	178	178
Stückgntclasse I	138	130	89	89
„ II	118	111	78	76
Wagenladnngsclasse C¹ und C²	98	92	66	66
„ A¹, B und A²	82	75	56	56
Special-Tarif I	82	75	56	56
„ II	57	50	39	39
„ III	46	40	30	30
Ansnahmetarif 1 (diverse Güter in beliebigen Mengen)				
Abth. I	98	91	65	64
„ II	84	78	57	56
Ansnahmetarif 2 (Leinenwaaren, Parquetten, Seilerwaaren) bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbriof und Wagen	82	75	56	56
Ausnahmetarif 3 (Güter nller Art)				
I Bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	118	111	78	76
II Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	98	92	66	65
Ansnahmetarif 4 (Zucker aller Art)				
I Bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	66	61	.	41
II Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	66	61	.	41
Ansnahmetarif 5 (Eisen u. Stahl, Eieen- n. Stahlwaaren)				
Serie A (Façoneisen) in beliebigen Mengen	89	84	56	56
bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	75	70	51	51
bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	45	42	30	30
Serie B (grobe Eisenwaaren)				
in beliebigen Mengen	89	84	56	56
bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	75	70	51	51
bei Anfgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wngen	53	50	30	30
Ausnahmetarif 5 (Eisen nnd Stabl, Eisen- nnd Stahlwaaren)				
Serie C (höherwerthige Eisenwaaren) in beliebigen Mengen	104	99	56	56
bei Anfgabe von 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	75	70	51	51
bei Anfgabe von 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	53	50	30	30

Laut Waaren-Schema des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandstarifes	Von Wien	Von Marchegg	Von Budapest d. p. t. p. u.	Von Köbánya alsó p. u.
	pro 100 kg Centimes			
Ausnahmetarif 6 (Landwirthschaftliche Maschinen)				
Bei Aufgabe von 5000 kg pro Fracbtbrief nnd Wagen	86	80	59	58
Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	54	50	36	36
Ansnahmetarif 11 (Cement)				
Bei Anfgabe von 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	46	40	30	30
Ansnahmetarif 13 (ermässigtes und besonders ermässigtes Eilgnt)				
I Diverse Lebensmittel	180	.	120	120
II Gebranchte, leere Gefässe	177	.	116	116
Ausnahmetarif 15 (Mineralwasser)				
I In beliebigen Mengen	118	111	.	.
II Bei Anfgahe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	84	78	.	.
Ausnahmetarif 16 (Porzellan)				
Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	98	92	.	.
Ansnahmetarif 26				
a) Säuren bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	71	67	.	.
b) Soda, rohe, bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	71	67	.	.
c) Aetznatron, bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	84	78	.	.
Ausnahmetarif 33 (Papier)				
A Drnck-, Schreib- n. s. Papier				
B. Packpapier				
C. Diverses Papier				
I in beliebigen Mengen	118	111	78	78
II bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	82	75	56	56
III bei Anfgabe von 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	57	50	39	39
Ausnahmetarif 34 (Serie A. Möbel, Hüte, Korbwaaren)				
I in beliebigen Mengen	207	195	133	133
II bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	46	40	30	30
Ansnahmetarif 36 (Diverse Gerbestoffe)				
Bei Aufgabe von 10000 kg pro Wagen nnd Frachtbrief	57	50	39	39

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
130	Buschtěhrader Eisenbahn		Kalkstein	Jinonitz	I. Duby	*) Auflieferung eines Minimalquantums von 800 Tonnen. 1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen aufgegeben werden. 3. Die ermässigten Frachtsätze finden nur bei Abfertigung der betreffenden Sendungen im Localverkehre der Buschtěhrader Eisenbahn Anwendung	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1893 ad *) bis 31. December 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis IV	10·7	I. 9·2	1·5	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1894	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bestimmungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
					Kaaden Brunnersdorf				25·4	21·7	3·7			
					Kralup (B.E.B.) loco				14·4	12·5	1·9			
					Kralup (B.E.B.) transit*)				14·4	11·0	3·4			
					Krupa (nur für Sendungen nach Kolleschowitz)				16·9	13·0	3·9			
					Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen u. d. Localbahn Nusle-Modřan)				5·0	4·4	0·6			
					Rakonitz				17·7	15·0	2·7			
				Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen von Hlubočep)	II. Jinonitz loco				5·0	II. 4·4	0·6			
					III. Jinonitz transit (nur für Sendungen nach den unter I angeführten Stationen)				5·0	III. 2·1	2·9			
			Kalk gebrannt	Jinonitz	IV. (Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Localbahn Nusle-Modřan)				5·8	IV. 4·4	1·4			
					V. Saaz (B.E.B.) transit (nur für Sendungen nach Postelberg, Podersam, Petersburg, Jechnitz und Scheles)				24·3	V. 17·5	6·8			
									Kreuzer ö. W.					
131	Buschtěhrader Eisenbahn		Thonröhren und Chamottewaaren der Classe C; Thonerde der Classe C	Franzensbad transit (für Sendungen von Voitersreuth)	Weleslawin	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, wobei die Zusammenladung der genannten Artikel gestattet ist. 2. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist parteiseits zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, sammt Nachträgen I—IV	38·3 kr. ö. W.	35·3 kr. ö. W.	3·0 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe u. Original-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis längstens Ende Jänner 1894	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
132	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier	Brünn	Krasna	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	51·9 kr.	35·7 kr.	16·2 kr.	Im Kartirungswege	—	
			Leer retourgehende Bierfässer	Krasna	Brünn	Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane			51·9 kr.	35·7 kr.	16·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Aufnahmsscheine und Original-Frachtbriefe, wovon die ersteren nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Original-Frachtbriefe müssen von Seite der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie dass das Aufladen durch Parteiorgane besorgt und von Seite der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist	
133	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Palmnusskerne und Cocosnusskerne	Dresden-Elbkai	Schreckenstein	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige 55	46	9	Im Kartirungswege		*) In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
				Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz					19	10*)	9			
134	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen												

Elbeumschlagsverkehr.

Die in den Elbeumschlagstarifen für Oesterreich, ferner für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893, sowie für West-Oesterreich vom 1. October 1891 giltigen Frachtsätze für Dresden-Elbkai und Laube, resp. Tetschen/Bodenbach, finden gleich im Kartirungswege in der Zeit bis zur diesjährigen Schiffahrts-Eröffnung, längstens bis 31. März a. c. auch auf jene Sendungen Anwendung, die nachweislich per Elbe verschifft, wegen eingetretenen Frostwetters jedoch in einer Unterwegsstation entlöscht, per Bahn nach Dresden, bezw. Tetschen/Bodenbach abgefertigt und ab da nach der österreichischen Bestimmungsstation weiterbefördert werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
135	Südbahn-Gesellschaft		Baumatorialien, Werkzeuge, Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Fahrbetriebsmittel, Bauholz, Schienen, Schienenbefestigungsmittel, mechanische Bahnausrüstungs-Gegenstände, Brückenbestandtheile, Weichen und Kreuzungen, Drehscheiben und Brückenwaagen	Stationen der Strecke Cilli bis Poletrau incl.	Balaton—Szt.-György, resp. Zákány	Sendungen müssen für den Bau und die Ausrüstung der Localbahn Balaton—Szt.-György—Szomogy—Szobb bestimmt und an die betreffenden Bauleitungen adressirt sein. Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten vierrädrigen Wagen und per Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteiorgane zu erfolgen. Für Stückgüter	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	Variabel	Bei einem Durchlaufe bis inclusive 50 km 0·13 kr. per 100 kg und per 1 km exclusive Manipulationsgebühr plus 2 kr. Expeditionsgebühr per 100 kg und plus Steuer. Bei Entfernungen über 50 km 0·1 kr. per 100 kg und per 1 km exclusive Manipulationsgebühr plus 2 kr. Expeditionsgebühr per 100 kg und plus Steuer mit einer Minimalgebühr von fl. 8.50 ö. W. per Wagen à 10000 kg Ladegewicht inclusive Expeditionsgebühr und exclusive Steuer. — Bei einem Durchlaufe bis inclusive 50 km 0·26 kr. per 100 kg und 1 km plus 4 kr. Manipulationsgebühr per 100 kg und plus Steuer. Bei Entfernungen über 50 km 0·2 kr. per 100 kg und 1 km plus 4 kr. Manipulationsgebühr per 100 kg und plus Steuer mit einer Minimalgebühr von 17 kr. per 100 kg inclusive Manipulationsgebühr, jedoch exclusive Steuer *)		Im Kartirungswege		*) Mit der Beschränkung, dass bei Sendungen über eine Wagenlänge mindestens die für Wagenladungen neben fixirten Frachtgebühren für jeden verwendeten Wagen à 10000 kg Ladegewicht verbleiben.
136	Südbahn-Gesellschaft		Die im Verordnungs-Blatte Nr. 143 vom 13. December 1892 sub Post 2052 für Mahlproducte ab Innsbruck veröffentlichte Begünstigung ist unter den gleichen Modalitäten auch für Kufstein transit giltig											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
137	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schwefel roh	Pontebba transit	H a l l e i n	Aufgabe in ganzen Wagenladungen à 10 (zehn) Tonnen pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen. Die Verladung der Sendungen hat in gedeckten Wagen zu erfolgen. *)	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar.-Italienischer Güterverkehr	Francs 26·06 pro Tonne	Francs 24·15 pro Tonne	Francs 1·91 pro Tonne	Im Kartirungswege		*) Die Abfertigung der Transporte hat auf Grund der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Italienischen Güterverkehres zu erfolgen und müssen die Sendungen mit directe von Venedig lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden
138	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rohzucker, Sandzucker (Krystallzucker) und Melasse	Tlumacz Sędziszów	Braila-Hafen transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif		Centim. 219 290		Im Rückvergütungswege	Die bezifferten Frachtsätze finden nur bei nachgewiesener Weiterverfrachtung ab Braila per Schiff Anwendung und sind zu diesem Zwecke folgende Papiere vorzulegen: a) der Orig.-Frachtbrief für den Bahntransport; b) der Original-Schiffs-Frachtbrief, bezw. das Original- (Schiffs-) Aufgabs-Recepisse oder das Original-Connaissement, welches die zur Identificirung der Sendung erforderlichen genauen Angaben enthalten muss. Das mit den vorbezeichneten Papieren belegte *) Restitutionsgesuch ist binnen zwei Monaten nach Beendigung des Bahntransportes bei der General-Direction der rumänischen Eisenbahnen einzureichen, welche nach Richtigbefund die Auszahlung der Differenz zwischen den tarifmässig bezahlten Gebühren und dem zugestandenen ermässigten Frachtsatze verfügt. Nach Ablauf dieser Frist wird eine Rückvergütung nicht geleistet.	
139	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Position 57 u. 58 der Waaren-Classification des vom 1. Jänner 1893 giltigen Tariftheiles I	Čerčan-Pišely, bezw. vom Ladegeleise zwischen Čerčan-Pišely und Beneschau	Prag-Hrabovka transit	Ohne Rücksicht auf das in einem Wagen verladene Gewicht, welches jedoch das Ladegewicht des Wagens nicht übersteigen darf	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif		fl. 8·30 pro Wagen		Im Kartirungswege		
140	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Ziegel (Mauer- und Dachziegel)	Friedek-Mistek	R a t t i m a u	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen, nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- u. Frachtgütern	16 kr. ö. W. N.	8 kr. ö. W. N.	8 kr. ö. W. N.	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
141	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Frisches Obst: I. als Eilgut; II. als Frachtgut. Gemüse aller Art und Melonen: I. als Eilgut; II. als Frachtgut	Török-Becse—Aracs	Lemberg	a) Aufgabe in beliebigen Gewichtsmengen; b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; c) Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg a) | b) | c) Frisches Obst als Eilgut 353 | 325 | — als Frachtgut 378·7 | 223·7 | 218·7 Gemüse aller Art und Melonen als Eilgut 353 | 325 | — als Frachtgut 378·7 | 223·7 | 160·8		Im Kartirungswege		
142	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Gusseiserne Röhren (aus Pos. E 6 der Waarenclassification Tarif-Theil I)	Węgierska górka	Saybusch-Zablócie transit für Chrzanów (Frachtenstation), Krzeszowice und Zabierzów	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, mit directen, nach Chrzanów (Frachtenstation), Krzeszowice oder Zabierzów lautenden Frachtbriefen. Einhaltung der bezüglichen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 8	kr. 6	kr. 2	Im Kartirungswege		
143	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine und Schotter	Hohenstadt	Müglitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Kreuzer ö. W. 5·6	5	0·6	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
144	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile	Hamburg B. (oder vice versa)	Bubenč	Bei Auflieferung in Quantitäten von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Bezahlung der Fracht hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende April 1893	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandtarif, Theil II, Heft 1		Mark 2·87		Im Kartirungswege		

Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Im Verordnungs-Blatte Nr. 144 ex 1892 muss es sub Post 2091 in der Rubrik „Zugestandener Frachtsatz" in der Relation Drohobycz—Oświęcim trans. anstatt 49·4 kr. richtig **49·8** kr. lauten.

Berichtigung. Ostrau-Friedlander Eisenbahn. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 149 ddo. 29. December 1892 unter Post 2460 für die Relation Ostrau—Witkowitz—Gross-Kunzendorf in den Rubriken: Frachtsatz per 100 kg, Zugestandener Frachtsatz und Nachlass vom bestehenden Frachtsatze enthaltenen Ansätze haben statt 7 bezw. 6, bezw. 1 kr. per 100 kg richtig zu lauten: **8**, bezw. **6**, bezw. **2** kr. per 100 kg.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 6. Wien, 17. Jänner 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 13. Jänner 1893, Z. 2361, an die österreichischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend die Verwendung altartiger Frachtbriefe im gegenseitigen Wechselverkehr mit Ungarn.

Unter Bezugnahmeauf § 18 der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, betreffend die Verwendung von Eisenbahnfrachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen wird der geehrten Verwaltung nach mit dem k. k. Finanzministerium und mit dem königlich ungarischen Handelsministerium gepflogenem Einvernehmen eröffnet, dass die bis 31. December 1892 für den internen Verkehr im Gebrauche gestandenen altartigen Frachtbriefe mit aufgedrucktem Stempelzeichen bis 1. April d. J. nicht nur für Sendungen, welche nach österreichischen, sondern auch für solche, welche nach ungarischen Stationen bestimmt sind, zur Verwendung gelangen können.

Gleicherweise dürfen während desselben Zeitraumes mit altartigen ungarischen Frachtbriefen nach österreichischen Bestimmungsstationen aus Ungarn einlangende Sendungen nicht zurückgewiesen werden.

Die in § 18 der citirten Verordnung vorgeschriebenen handschriftlichen Correcturen der altartigen Frachtbriefe müssen selbstverständlich nur dann vorgenommen werden, wenn eine Declaration des Interesses an der Lieferung thatsächlich stattfindet.

Wien, am 13. Jänner 1893.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Das Handelsministerium ist die competente Baubehörde für alle Eisenbahnzwecken dienende Bauten; eine Einschränkung der Competenz auf Bauten für Betriebszwecke im engeren Sinne ist gesetzlich nicht vorgesehen.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Anna Zdařil und Genossen gegen die Entscheidung der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen vom 26. April 1891, Z. 2141, betreffend die Consentirung eines Stallgebäudes, zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Die Gesetzmässigkeit des mit der angefochtenen Entscheidung ertheilten Consenses zum Aufbau eines Stalles sammt Futterkammer beim Wächterhause Nr. 276 der Staatsbahnlinie Wien—Eger in Pilsen wird in der Beschwerde darum bestritten, weil

1. die General-Direction der Staatsbahnen zur Ertheilung des Bauconsenses nicht competent gewesenist, da ihre Competenz sich nur auf Bauten für Eisenbahn-Betriebszwecke beschränke; weil
2. durch den genehmigten Bau die in dem genehmigten Regulirungsplan vorgesehenen Bau- und Regulirungslinien nicht eingehalten worden sind, deren Bestimmung überdies in die Competenz der autonomen Baubehörden falle; weil
3. das Bauobject entgegen der Bestimmung des § 61 der Bauordnung nicht abseits von Wohngebäuden, sondern in nächster Nähe solcher aufgeführt wird, und weil endlich
4. die Entscheidung ohne die im Gesetze vorgesehenen Erhebungen und ohne die Einvernahme der Interessenten erflossen ist.

Was nun zunächst den letzteren, das Verfahren betreffenden Beschwerdepunkt anbelangt, so hat der Verwaltungs-Gerichtshof aus der Einsicht der Administrativacten sich die Ueberzeugung verschafft, dass in der

fraglichen Bausache die Localcommission allerdings am 1. Februar 1890 abgehalten wurde und dass zu dieser Verhandlung die Interessenten ordnungsmässig geladen waren und bei ihr auch intervenirten.

Eben darum vermochte der Verwaltungs-Gerichtshof wesentliche Mängel in dem abgeführten Verfahren nicht zu erkennen.

Desgleichen musste der Verwaltungs-Gerichtshof den die Ausserachtlasung der durch den Lagerplan vorgesehenen Bau- und Regulirungslinien betreffenden Beschwerdepunkt übergehen, weil zur Anbringung dieses Beschwerdepunktes allein die Stadtgemeinde Pilsen legitimirt gewesen wäre, die Beschwerde dieser Gemeinde aber mit dem verwaltungsgerichtlichen Beschlusse vom 26. September 1892, Z. 1908, als verspätet zurückgewiesen worden ist.

Belangend den die Competenz des Handelsministeriums, bezw. der General-Direction der Staatsbahnen betreffenden Beschwerdepunkt, so konnte der Verwaltungs-Gerichtshof diesen nicht für begründet erkennen, weil nach der Bestimmung der §§ 24 und 127 der kraft des Gesetzes vom 22. Februar 1887, L.-G.-Bl. Nr. 16, auch für Pilsen geltenden Bauordnung vom 10. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 40, von der Competenz der autonomen Organe überhaupt und allgemein Bauführungen der Eisenbahnverwaltungen, für welche die diesbezüglichen Pläne von der Staatsverwaltung genehmigt sind, ausgenommen und die Competenz für derlei Bauangelegenheiten den Eisenbahnbehörden gewahrt wird, und weil aus den Bestimmungen der §§ 16, Absatz 2, 18, 19, Absatz 1 und 22 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, sich ergibt, dass das Handelsministerium die competente Baubehörde für alle Eisenbahnzwecken dienenden Bauten ist. Eine Beschränkung der Competenz auf Bauten für Betriebszwecke im engeren Sinne ist gesetzlich nicht vorgesehen. Da nun der concrete Bau — wie die Administrativacten darthun — durchaus die Qualificationen der in den §§ 24 und 127 der Bauordnung vorgesehenen Bauführungen gehabt hat, so erscheint der eben erörterte Beschwerdepunkt nicht begründet.

Ebenso unbegründet ist der auf § 61 der Bauordnung gestützte Beschwerdepunkt.

Denn abgesehen davon, dass nach der Bestimmung dieses Paragraphen die Aufführung von Stallungen und Futterkammern in der Nähe der Wohngebäude keineswegs absolut verboten ist, sondern lediglich vorgeschrieben erscheint, dass sie „wo möglich“ selbständig abseits von Wohngebäuden hergestellt werden sollen, hat der bei der Localcommission intervenirende Staatsingenieur ausdrücklich constatirt, dass die fragliche Herstellung der Stallung und Futterkammer den Bestimmungen des § 61 der Bauordnung entspricht.

Wenn endlich die Beschwerde auch die Form der Entscheidung, und zwar darum bemängelt, weil dieselbe nicht entnehmen lasse, inwieweit den Einwendungen der Gemeinde und der Nachbarn Folge gegeben wurde, so erscheint auch diese Bemängelung nicht zutreffend, weil nach § 35 der Bauordnung eine ausdrückliche Anführung der erhobenen Einwendungen in dem Bauconsense nur dann gesetzlich vorgeschrieben erscheint, wenn diese Einwendungen privatrechtlicher Natur gewesen sind, welche Voraussetzung im concreten Falle nicht platzgegriffen hat.

Die Beschwerde war daher als unbegründet abzuweisen.

(Erkenntniss vom 24. November 1892, Nr. 3548 [H.-M.-Z. 3702].)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Verladegeleise und Krahnschuppen in der Station Korneuburg.) In der Station Korneuburg wird ein Verladegeleise und ein Krahnschuppen hergestellt.
[16. December 1892, Z. 47.891.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Brücke bei km 109·5/6.) Das Project für die Auswechslung der Holzbrücke über die Bezirksstrasse in km 109·5/6 nächst der Station Eisenbrod durch eine eiserne Brücke wurde genehmigt. [21. December 1892, Z. 51.989.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Schreibstube in der Station Ebersdorf.) In der Station Ebersdorf wird für Zwecke des Wilhelm Wania eine heizbare Schreibstube hergestellt.
[14. December 1892, Z. 61.780.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Genehmigung von Specialwagentypen-Plänen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgelegten Typenpläne für zwei in der Waggonfabrik Nesselsdorf auf Rechnung der Firma S. Reich & Cie. erbaute, zur Einstellung in den Fahrpark der genannten Bahngesellschaft bestimmte Specialwagen für Hohlglastransporte genehmigt. [Z. 62.641 ex 1892.]

Verkehrsunterbrechungen, bezw. Behebung derselben.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft:

3. Jänner. Auf den Strecken Sternwartestrasse—Nussdorf und Westbahnlinie—Hütteldorf wurde der Verkehr wegen Schneeverwehung eingestellt.

4. Jänner. Verkehr auf den Strecken Sternwartestrasse—Nussdorf und Westbahnlinie—Breitensee wieder eröffnet.

5. Jänner. Auf der Strecke Breitensee—Hütteldorf wurde mit Zug 105 der Verkehr auf einem Geleise, und am

6. Jänner mit Zug 106 auch auf dem zweiten Geleise wieder eröffnet.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

13. Jänner. In der Strecke Wigstadtl—Bautsch wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3317 wieder aufgenommen.

14. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Neutitscheiner Localbahn eingestellt.

In Folge Schneeverwehung Gesammtverkehr auf der Localbahn Troppau-Bennisch bis auf Weiteres eingestellt.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

13. Jänner. Verkehr in der Strecke Schwarzbach—Littau wieder aufgenommen.

14. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Čelakovic—Brandeis a/E., ferner auf den Strecken: Ungar.-Brod—Vlarapass mit Zug 2704. Landskron—Rudelsdorf mit Zug 1804 eingestellt.

Auf der Localbahnstrecke Klein-Schwechat—Mannersdorf wurde der Verkehr mit Zug 1312 wieder eröffnet.

Wegen heftigen Schneesturmes musste der Lastzugsverkehr mit Ausnahme der Viehzüge in der Strecke Stadlau—Marchegg eingestellt werden, weshalb Frachtgüter und leere Wagen für oder über diese Strecke nicht übernommen werden.

15. Jänner. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr auf der Localbahn Enzersdorf bei Staatz—Poysdorf eingestellt.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn:

14. Jänner. Zug 1502 blieb wegen Schneeverwehung in km 4·6 stecken und musste nach Schatzlar zurückkehren. Verkehr auf der Localbahn Königshan-Schatzlar bis auf Weiteres eingestellt.

Dampf-Tramway-Gesellschaft (vormals Krauss & Comp:

15. Jänner. Zugsverkehr auf der Strecke Floridsdorf—Stammersdorf und Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf wieder eröffnet

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 2. Jänner.

Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Für je fl. 100 Capital Gold fl. 2.— = Frcs. 5.—.
Kaiser Franz Josef-Bahn. 5¼ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.25 Silber.
Pilsen-Priesener Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Kronprinz Rudolf-Bahn. 4¾ pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.75 Silber.
Vorarlberger Bahn. 5 pCt. Prioritäten, für je fl. 200 Capital fl. 5.— Silber.

Zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelte Eisenbahn-Actien.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 5¾ pCt. fl. 5·75 ö. W.
Linz-Budweiser Bahn. 5¼ pCt. fl. 5.25 Silber.
Gisela-Bahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.

Vom Staate zur Selbstzahlung übernommene Eisenbahn-Prioritäten.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4½ pCt. v. J. 1881 (gekündigt) fl. 6·75 Silber. — 4 pCt. v. J. 1890, für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.
Pilsen-Priesener Eisenbahn. 4 pCt. Für je fl. 150 Capital fl. 3.— Silber.

Ungarische Staatsschuld.

Ungarische Staatseisenbahn-Silber-Anleihe vom Jahre 1889. 4½ pCt. Für je fl. 100 Capital fl 2.25 Silber.
Ungarische Ostbahn-Staats-Obligationen. 5 pCt. III. Em. vom Jahre 1876. fl. 2.25 Gold = Frcs. 5.62½.

Actien von Transport-Unternehmungen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. fl. 2.— Silber.
Alföld-Fiumaner Eisenbahn. fl. 5·— Silber.
Barcs-Pakraczer Eisenbahn. Prioritäts-Actien fl. 5.— ö. W.
Böhmische Westbahn. fl. 5·— ö. W.
Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 8.— ö. W.
Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. Priorität-Actien. Frcs. 12.50.
Donau-Drau-Eisenbahn. fl. 4.92·7 Silber.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Ganze Actie fl. 26.25, halbe Actie fl. 13.12·5, Fünftel-Actie fl. 5.25 Silber.
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft. fl. 3.97·2 Silber.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Actien. Mk. 5.40.
Kremsthalbahn. fl. 1.50 ö. W.
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Priorität-Actien. Gegen Coupon Nr. 8 und 9. fl. 5.— ö. W.
Oesterr. Nordwestbahn. Lit. A. fl. 5.— Silber.
Siebenbürger Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. fl. 4.— ö. W.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Frcs. 12.50
Ungarisch-galizische Eisenbahn. fl. 4.97·2 Silber.
Ungarische Nordostbahn. fl. 4.90 Silber.
Ungarische Westbahn. fl. 4.92·8 Silber.
Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahn. Prioritäts-Actien. fl. 3.— ö. W.
Wels-Aschacher Localbahn. fl. 1.— ö. W.
Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. fl. 5.— Silber.

Prioritäts-Obligationen.

„Adria", Seeschiffahrts-Gesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1880, für Stücke à Mk. 1500 Mk. 30.—, für Stücke à Mk. 300 Mk. 6.—.
Böhmische Commercialbahnen. 5 pCt. Mk. 15.—.
Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1882. Für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—. — 5 pCt. (Turnau-Kralup-Prager Bahn), I., II. und III. Em. fl. 3.75 Silber.
Böhmische Westbahn. 4 pCt. I. Em. 1885, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber. — 4 pCt. II. Em. 1885: Mk. 12.—.
Bozen-Meraner Bahn. 4 pCt. Prioritäten, für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Budapester Strasseneisenbahn. 4½ pCt. vom Jahre 1887. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.
Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. (Em. 1869), für je fl. 150 Capital fl. 3.75 Silber. — 5 pCt. (Em. 1874), für je fl. 150 Capital Mk. 7.50. — 4 pCt. (Em. 1891), für je fl. 300 Capital fl. 6.— Silber. — 4 pCt. (Em. 1891), für je Mk. 300 Capital Mk. 6.—.
Eisenerz-Vordernberger Localbahn. 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Mähr.-schles.). Für je fl. 100 Capital fl. 2.50 Silber.
Graz-Köflacher Eisenbahn. 4½ pCt. I. Em. fl. 3.37½ Silber. — 5 pCt. II. Em. fl. 3.75 Silber. — 5 pCt. III. Em. fl. 3.75 Silber. — 2 pCt. IV. Em. fl. 1.50 Silber.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. vom Jahre 1889. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber. — Oesterr. Strecke 4 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber. — Oesterr. Strecke 4 pCt. Für je Mk. 200 Capital Mk. 4.— Gold. — 4 pCt. Gold-Prioritäten (Em. 1891). Für je Mk. 200 Capital Mk. 4.— Gold.
Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Mk. 6.—.
Lloyd, Oesterr.-ungar. 5 pCt. Für je fl. 200 Capital fl. 5.— Gold. — 5 pCt. Em. 1881 und 1882. Für je fl. 500 Capital fl. 12.50 Gold. — 4½ pCt. Em. 1884. Für je fl. 500 Capital fl. 11.25 Gold. — 4 pCt. Em. 1887. Für je fl. 500 Capital fl. 10.— Gold.
Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. fl. 5.— ö. W.
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Für Mk. 400 Capital Mk. 8.—.
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. (Brünn-Rossitz). Mk. 7.50.
Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten Emission 1883. Mk. 7.50. — 4 pCt. Goldprioritäten. Mk. 6.—
Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. (mit Ausnahme der Serie X). Frcs. 6.50. — 5 pCt. Frcs. 12.50.
Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 5 pCt. (V. Em. 1879). fl. 2.23·6. — 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1892. Für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.
Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. (II. Em.) fl. 5.— Silber. — 4 pCt. (Em. 1887). fl. 4.— Silber.
Ungarische Nordostbahn. 5 pCt. (Em. 1875). Frcs. 12½ oder fl. 5.— Gold.
Ungarische Westbahn. 4 pCt. vom Jahre 1891. Für je fl. 1000 Capital fl. 20.— Silber.
Vereinigte Prioritäten-Anleihe ungar. Eisenbahnen (Investitions-Anlehen). 5 pCt. Für je fl. 200 Gold Capital Mk. 10.12½. — 4½ pCt. v. J. 1888. Für je Mk. 400 Capital Mk. 9.—.
Wien-Aspang Bahn. 4 pCt. fl. 4.— Silber.
Wien-Pottendorfer Eisenbahn. 5 pCt. fl. 5.— Silber.

Capitalsrückzahlung.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1879. Bei der am 30. December 1892 stattgefundenen ausserordentlichen Verlosung der 5 pCt. Prioritäts-Obligationen à fl. 100 ö. W., Em. 1879), der Südnorddeutschen Verbindungsbahn sind die sämmtlichen im Umlaufe befindlichen Obligationen dieser Emission verlost worden. Vom 1. Juli 1893 an werden diese Obligationen, insoferne von der freiwilligen Convertirung nicht bereits Gebrauch gemacht wurde, zum Nominalwerthe eingelöst. Die Verzinsung dieser gezogenen Obligationen hört mit Ende Juni 1893 auf.

Ausgabe neuer Couponsbogen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Actien. Vom 3. Februar 1893 an werden die neuen Couponsbogen gegen Abgabe der bezüglichen Talons bei der gesellschaftlichen Liquidatur in Wien ausgegeben.

Verlosungen.

Am 20. December 1892:

Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 2. Jänner 1893).

Am 30. December 1892:

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Sämmtliche im Umlaufe befindliche 5 pCt. Prioritäten, Em. 1879 (Rückzahlung ab 1. Juli 1893).

Am 31. December 1892:

Reichenberg-Gablonzer Localbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. Jänner 1893:

Güns-Steinamanger Eisenbahn. 6 pCt. Prioritäts-Actien vom Jahre 1883 (Rückzahlung ab 1. Juli 1893).

Am 2. Jänner 1893:

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Rückkauf der im Jahre 1893 zu amortisirenden Anzahl der 2 pCt. Prioritäts-Obligationen.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4¾ pCt. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen (Rückzahlung ab 1. Juli 1893).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung am 1. Juli 1893).

Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau). 4 pCt. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen und 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1884 (Rückzahlung ab 1 Juli 1893).

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Anlehen v. J. 1849 (Rückzahlung ab 1. Februar).

Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. Prioritäten (Rückzahlung ab 2. Juli 1893 und 2. Jänner 1894).

Rückzahlungen.

Ab 31. December 1892:

„Adria", Ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten (verlost am 30. September).

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4½ pCt. Prioritäten vom Jahre 1881 (gekündigt am 1. Juli).

Oesterr.-ungar. Lloyd-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Gold-Prioritäts-Obligationen (verlost am 27. Mai).

Ruma-Vrdniker Localbahn (verlost am 30. Juni).

Ab 2. Jänner 1893:

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Actien (verlost am 1. Juli).

Arader und Csanader Eisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 20. December).

Barcs-Pakraczer Eisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 1. Juli).

Böhmische Westbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1885, Mark-Prioritäten und Actien (verlost am 1. Juli).

Bozen-Meraner Bahn. Actien I. und II. Em. und 4 pCt. Prioritäten (verlost im October 1892).

Brünn-Rossitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. (verlost am 1. October 1892).

Bukowinaer Localbahnen. Prioritäts-Actien (verlost am 1. December 1892).

Csakathurn-Agramer Eisenbahn. 5 pCt. Goldprioritäten (verlost am 13. Juni 1892).

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (verlost am 1. October 1892).

Eisenerz-Vordernberger Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1892).

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1892).

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1892).

Galizische Carl Ludwig-Bahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1890 (verlost am 1. Juli 1892).

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten I. Em., 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. und Actien (verlost am 1. October 1892).

Gölnitzthal-Eisenbahn-Actiengesellschaft. Prioritäts-Actien.

Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha-Localbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 1. Juli).

Holics-Gödinger Bahn. Prioritäts-Actien (verlost am 1. Juli 1892).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 1. Juli 1892).

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1889, 4 pCt. Silberprioritäten und 4 pCt. Goldprioritäten (verlost am 1. Juli 1892). — 4 pCt. Goldprioritäten vom Jahre 1891 (verlost am 1. October 1892).

Localbahn Laibach-Stein. Prioritäts-Actien (verlost am 13. Juni 1892).

Matraer Localeisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 13. Juni 1892.)

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1892).

Nyiregyhaza-Mateszalkaer Localeisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 20. Juni 1892).

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Actien I. und II. Em. (verlost am 2. December 1892).

Prag-Duxer Eisenbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1883 (verlost am 1. Juli 1892).

Südbahn-Gesellschaft. Obligationen der Serien A, C, D, F, H, I, K, M, O, P, S, T, U, V und Z (verlost am 1. December 1892).

Südbahn-Gesellschaft. 5 pCt Prioritäten (verlost am 1. Juli 1892).

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 5 pCt. Prioritäten. Em. 1879 (verlost am 30. Juni).

Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn. Prioritäts-Actien (verlost am 1. Juli 1892).

Ungarische Eisenbahn-Investitions-Anleihe 5 pCt. Prioritäten vom Jahre 1886 (verlost am 1. October 1892).

Ungarische Nordostbahn. 5 pCt. Goldobligationen (verlost am 1. Juli 1892).

Ungarische Ostbahn. Staats-Obligationen vom Jahre 1876 (verlost am 1. Juli 1892).

Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe. 4½ pCt. Obligationen (verlost am 1. April 1892).

Ungarische Westbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1890 (verlost am 1. October 1892).

Vorarlberger Bahn. 5 pCt. Staatsschuldverschreibungen (verlost am 1. Juli 1892).

Wien-Aspanger Bahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1886 (verlost am 1. October 1892).

Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. Prioritäten (verlost am 2. Jänner 1892).

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Monat December 1892.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	7803·16	1422·90	2400·32	6825·74
Roggen	1680·94	785·07	681·08	1784·93
Gerste	407·98	127·23	229·05	306·16
Hafer	892·55	609·27	463·63	1038·19
Mais	6102·15	101·00	1158·71	5044·44
Mehl	693·67	202·88	55·40	841·15
Wein	8609·28	507·04	351·61	8764·71
Verschiedenes . . .	831·40	3003·95	3228·73	606·62
Zusammen . .	27021·13	6759·34	8568·53	2,5211·94
Versicherungswerth .	4753·60	269·10	480·10	1542·60

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	82	21	27	76
Versicherungswerth .	308.000	132.585	146.195	294.390
Abgesondert übertragene Warrants, St.	8	5	3	10
Versicherungswerth .	17.410	9.650	6.850	20.210
Lombardbetrag . . .	7.900	4.500	3.350	9.050

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. Jänner d. J. dem Bahnaufseher der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Wendelin Kossik in Leipnik in Anerkennung seiner vieljährigen treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 10. Jänner d. J. dem Amtsdiener der Seebehörde in Triest August Fibich in Anerkennung seiner mehr als fünfzigjährigen treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1893 tritt der Nachtrag II zum Tarife für den obbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen des Vorwortes und der Tarifbestimmungen, ferner die Aufnahme der Stationen Danzig, Lege-Thor, Oliva-Thor und Weichselbahnhof, sowie Neufahrwasser loco in die Ausnahmetarife für Getreide etc., Kleie und Oelsaaten etc., anderweitige Tarifirung des Artikels „Malz", theilweise Aenderung, resp. Ergänzung der Frachtsätze für Getreide etc. nach Danzig transit und Neufahrwasser transit seewärts, die Einbeziehung der Stationen Danzig Oliva-Thor trans. und Danzig-Weichselbahnhof trans. in den See-Ausfuhrtarif, die Ausdehnung der Giltigkeit der Frachtsätze für den Verkehr nach Danzig und Neufahrwasser trans. seewärts auf den Artikel „Oelsaaten", und endlich eine Ergänzung der Controlvorschriften für den Verkehr mit Seehafen-Stationen transit seewärts.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verbandsverwaltungen kostenfrei erhältlich

Wien, am 14. Jänner 1893. [43]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung des Nachtrages IV zum Ausnahmetarif Nr. I.

Am 1. Februar 1893 tritt der IV. Nachtrag zu dem vom 1. October 1891 giltigen Ausnahmetarife Nr. I für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Umschlag in Wien oder Passau in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aenderungen der Tarifbestimmungen.
2. Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Schnitttafeln b.
3. Neue Bestimmungen über die Berechnung der Frachtsätze im Verkehre mit den Bayerischen Localbahn-Stationen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 14. Jänner 1893. [44]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Ausgabe des Nachtrages VI zum Local-Gütertarif vom 1. März 1889.

Mit 1. Februar 1893 tritt zum Localgütertarife, Theil II, vom 1. März 1889 der Nachtrag VI in Kraft.

Derselbe enthält einen Ausnahmetarif für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände zu Neuanlagen und Erweiterungen von Industrie-Etablissements, ferner Aenderungen des Nachtrages V vom 1. Jänner 1893.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gefertigten Direction, sowie durch die Stationen zum Preise von 5 kr. für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 13. Jänner 1893. [45]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hinausgabe des Nachtrages I zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn tritt mit dem Tage der Eröffnung der zwischen Olmütz und Boniowitz gelegenen Haltestelle Hlussowitz Nachtrag I in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die vollständige Kilometertabelle für die bezeichnete Haltestelle. Derselbe kann zum Preise von 3 kr. pro Stück bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 14. Jänner 1893. [46]

Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen.

Hinausgabe eines Berichtigungsblattes.

Mit 1. Jänner 1893 ist ein Berichtigungsblatt zum Nachtrag VII, giltig vom 1. Jänner 1893, zum Theil II des ab 15. Juni 1889 giltigen Tarifes für den Güterverkehr zwischen Südbahn Stationen und Böhmen, zur Hinausgabe gelangt.

Dessen Inhalt ist:

Auf Seite 6 ist der Stationsname Chropin zu streichen und hiefür der Stationsname „Chybi" zu setzen.

Auf Seite 6 beträgt der Frachtsatz bei Leoben-Wrbatek statt 131.— richtig **113.**— kr.

Wien, am 1. Jänner 1893. [47]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahnen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahn-Verbände. (Theil I Abtheilung A (enthaltend: das Reglement), vom 1. Jänner 1893.) Am 1. Jänner 1893 ist unter Aufhebung der bisher giltig gewesenen Ausgabe vom 1. Juli 1887 sammt Nachtrag I ein neuer Theil I, Abtheilung A, der Gütertarife für die Deutsch-Schweizerischen Eisenbahn-Verbände in Kraft getreten, welcher die reglementarischen Bestimmungen für die directe Beförderung von Gütern nach Maassgabe des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst besonderen Zusatzbestimmungen enthält.

Kgl. Sächsische Staatsbahnen. (Einführung eines neuen Local-Gütertarifes.) Mit 1. Jänner 1893 gelangte ein neuer Local-Gütertarif für die normalspurigen Linien unter dem Titel: Theil II. Besondere Bestimmungen nebst Tarif-Tabellen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen zur Einführung.

Aus demselben wird Folgendes besonders hervorgehoben:

1. Die Abfertigung des Local-Gütertarifes mit den auf österreichischem Gebiete gelegenen Stationen erfolgt auf Grund der in nachstehender Tabelle aufgeführten Bestimmungen.

Localverkehr der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung zwischen

Bezeichnung der Bestimmungen.	I. den auf österreichischem Gebiete gelegenen Stationen unter einander.	II. den auf deutschem Gebiete einerseits und den nachbenannten auf österreichischem Gebiete andererseits gelegenen Stationen: a) Eger, Franzensbad, Altwarnsdorf (letztere Station für den Verkehr in der Richtung Gross-Schönau).	b) Bodenbach, Grottau, Kratzau, Machendorf, Moldau, Niedergrund, Reichenberg, Tetschen, Voitersreuth, Warnsdorf, Weipert, Weisskirchen, Altwarnsdorf (letztere Station für den Verkehr in der Richtung Seifhennersdorf).
Reglement.	a) ohne Berührung deutschen Gebietes: Theil I. Gemeinsame Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern im Bereiche der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen. Abtheilung I, enthaltend das Betriebsreglement für diese Eisenbahnen nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen; b) mit Berührung deutschen Gebietes: Die Bestimmungen unter II a.	Theil I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits, Abtheilung A, enthaltend das internationale Uebereinkommen für den Eisenbahn-Frachtverkehr nebst den Ausführungs-Bestimmungen zu demselben und zusätzlichen Bestimmungen.	Theil I des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Abschnitt A, enthaltend die Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen, es sei denn, dass der Absender die Anwendung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr durch Aufgabe seiner Sendung mit einem internationalen Frachtbriefe verlangt, in welchem Falle die Bestimmungen unter II a massgebend sind.
Besondere Bestimmungen	Theil II, Abschnitt A.		

2. Die Zusatzbestimmung zu §§ 51 und 52 deutschen Verkehrs-Ordnung und des österr.-ungar. Betriebsreglements, zu § 44 des Vereins-Betriebsreglements und zu Artikel 6 des internationalen Uebereinkommens, lautend:

„Inhalt und Form des Frachtbriefes. Im Verkehre der im österreichischen Gebiete gelegenen Stationen untereinander, sowie nach Oesterreich-Ungarn, ferner im Verkehr von Grotta, Gratzau, Machendorf, Reichenberg und Weisskirchen nach Sachsen und weiter müssen die Frachtbriefe (auch die Duplicat-Frachtbriefe) nach den behördlichen Vorschriften über die Stempelpflicht mit dem eingedruckten ärarischen Stempelwerthzeichen versehen sein, und zwar für Sendungen auf Entfernungen bis einschliesslich 38 Kilometer mit einem Stempelwerthzeichen von 1 Kreuzer und für Sendungen auf Entfernungen über 38 Kilometer mit einem Stempelwerthzeichen von 5 Kreuzer. Hierbei hat die tarifmässige Entfernung von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation, ohne Rücksicht ob letztere in Oesterreich oder in Sachsen u. s. w. gelegen, als Grundlage zu dienen.

Eine besondere Abstempelung der mit eingedruckten Stempelzeichen versehenen Frachttarife mit dem Controlstempel der Staatseisenbahn-Verwaltung findet nicht statt."

3. Die Zusatzbestimmung zu § 63 der deutschen Verkehrs-Ordnung und des österr.-ungar. Betriebsreglements, zu § 52 des Vereins-Betriebsreglements und zu Artikel 14 des internationalen Uebereinkommens, lautend:

„Lieferfrist. Es gelten die festgesetzten Maximalfristen. Bei deren Berechnung sind die im Kilometerzeiger (Abschnitt E) angegebenen Entfernungen zu Grunde zu legen, insoweit sich nicht auf Grund der im Reichs-Cursbuch enthaltenen Kilometerangaben eine für das Publikum günstigere Berechnung ergibt."

4. Die Einbeziehung des Artikels „Malz" in den Ausnahmetarif 5 für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate bei Frachzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief, mit Wirkung vom 1. Februar 1893.

Deutsch-russischer Eisenbahn-Verband, Deutsch-mittelrussischer Gütertarif, directe Güterverkehre von deutschen und niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und Grajewo zur Ausfuhr nach Russland, Liban-Romnyer Verkehr, Kursk-Kiewie Verkehr und Kursk-Königsberger Verbandsverkehr über Wirballen. (Einführung eines neuen Gütertarifs, Theil I). Vom 20. December 1892 alten, 1. Jänner 1893 neuen, Stils kommt an Stelle des vom 20. October alten, 1. November neuen, Stils 1888 giltigen Hefts I des deutsch-russischen Gütertarifs und der zu demselben erschienenen Nachträge I and II ein auf Grund des Berner internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr aufgestelltes neues Heft unter der Bezeichnung: „Deutsch-russischer Eisenbahn-Verband, Gütertarif, Theil I.," zur Einführung, welches auf sämmtliche vorstehend bezeichnete Verkehre bezw. Tarife Anwendung findet.

Demzufolge erhalten vom gedachten Tage ab auch die Hefte II, III und IV des deutsch-russischen Gütertarifs die anderweite Bezeichnung „Theil II" bezw. „Theil III" und „Theil IV."

Wegen der mit der Herausgabe des neuen Theils I zusammenhängenden sonstigen Aenderungen in den Theilen II, III und IV erscheinen mit demselben Zeitpunkt der 3. Nachtrag zum Theil II, ferner je ein Berichtigungsblatt zu den Theilen III und IV.

Druckstücke des neuen Theils I sowie des 3. Nachtrages zum Theil II und der Berichtigungsblätter zu den Theilen III und IV sind von den Verbandsstationen, und zwar der erstere käuflich zum Preise von 50 Pf. pro Stück, die drei letzteren dagegen unentgeltlich zu beziehen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
145	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Mehl und Mahlproducte (exclusive Kleie) b) Kleie			Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1885		Pfennige a) und b)		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabs-Recepisse für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Die Controle, ob die Transporte thatsächlich nach Hamburg gelangt sind, bleibt speciell vorbehalten. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	Die Frachtsätze ab Kornenburg und Wien-Quaibahnhof bezw. Donauuferbahnhof gelten nur für Transporte, die per Donau anlangen und in Kornenburg, bezw. Wien-Quaibahnhof oder Donauuferbahnhof umgeschlagen werden. *) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg. †) Dieser Frachtsatz hat für Aussig-Landungsplatz keine Giltigkeit
				Wien Donauuferbahnhof K.F.N.B. transit; Wien Quaibahnhof K.k.St.B. transit	Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				154	130	24			
				Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Wien K.F.J.B., Wien Oe.N.W.B.					153	133 *	20			
				Kornenburg					146	122	24			
				Ebenfurt-Mühle					192	168	24			
				Budapest K.U.St.B.					229	205†	24			
				Wien Donauuferbahnhof K.F.N.B. transit; Wien Quaibahnhof K.k.St.B. transit	Schönpriesen-Umschlag				149	125	24			
				Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Wien K.F.J.B., Wien Oe.N.W.B.					148	128 *	20			
				Kornenburg					141	117	24			
				Ebenfurt-Mühle					187	163	24			
				Budapest K.U.St.B.					224	200	24			
									a) b)	a) b)	a) b)			
				Wien Donauuferbahnhof K.F.N.B. transit; Wien Quaibahnhof K.k.St.B. transit	Dresden-Elbkai				190 183	166 159	24 24			
				Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Wien K.F.J.B., Wien Oe.N.W.B.					189 182	169 162	20 20			
				Kornenburg					182 175	158 151	24 24			
				Ebenfurt-Mühle					228 221	204 197	24 24			
				Budapest K.U.St.B.					264 257	240 233	24 24			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Pfennige					
146	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Oelsaaten	Kornenburg	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	151	137 *)	14	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Aufgabsrecepisse für den Bahntransport zum Umschlagplatze und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind bis längstens Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfg. pro 100 kg. Dieses Frachtzugeständniss findet Anwendung auf Sendungen, die per Donau in Wien, bezw. Kornenburg anlangen und von Budapest oder unterhalb Budapest gelegenen Stationen herstammen
				Wien Quaibhf. k.k.St.B. Wien Donauufer-Bahnhof K.F.N.B.					159	145 *)	14			
				Kornenburg	Schönpriesen-Umschlag				146	132 *)	14			
				Wien Quaibhf. k.k.St.B. Wien Donauufer-Bahnhof K.F.N.B.					154	140 *)	14			
				Korneuburg	Dresden-Elbkai				187	173	14			
				Wien Quaibhf. k.k.St.B. Wien Donauufer-Bahnhof K.F.N.B.					195	181	14			
									Pfennige					
147	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes III	Böhm.-Kamnitz	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	18	14 *)	4	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
				Falkenau-Hillemühl					—	18 *)	—			
				Röhrsdorf					28	25 *)	3			
				Tannenberg					—	21 *)	—			
				Zwickau i/B.					40	27 *)	13			
									Mark	Mark	Mark			
148	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ausnahmetarif Nr. 35 Kohle	Nürschan	Altwasser Frankenstein Glatz Saaran	Unter Aufrechthaltung der für die bezeichneten Ausnahmetarife bestehenden Bedingungen	1. Februar 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil III, vom 1. September 1887	— — — —	1·1[illegible] 1·31 1·27 1·21	— — — —	Im Kartirungswege		
			Ausnahmetarif Nr. 29 Malztrebern, getrocknet	Pilsen k.k.St.B. und B.W.B.	Glogau				—	1·40	—			
			Ausnahmetarif Nr. 39 Bier		Berlin	Bei Aufgabe oder Frachtzahlung von a) mindestens 5000 kg b) mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief			a) 2·93 b) 2·70	2·92 2·57	0·01 0·13			
					Breslau				a) 3·03 b) 2·90	2·89 2·56	0·14 0·34			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
149	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Garne der Position G 3 der Güter-Classification des Theiles I vom 1. Jänner 1893	Olmütz	Bennisch (via Troppau)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 85·5	kr. 66	kr. 19·5	Im Kartirungswege		
			Baumwollwaaren der Classe I	Bennisch	Wien Nordbahnhof (via Troppau)				199·9	190	9·9			
					Marchegg (via Troppau)				192·2	183	9·2			
150	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Bier, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Saybusch-Zablocie	Andrichau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen, Auf- und Abladen der Sendungen ad 1. durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 30·1	kr. 17·0	kr. 13·1	Im Kartirungswege		
			2. Leer zurückgehende Biergebinde in jeder Menge	Andrichau	Saybusch-Zablocie				30·1	17·0	13·1			
			3. Spiritus in Fässern in jeder Menge	Biala	Andrichau				17·5	14·0	3·5			
				Saybusch Zablocie	Andrichau				30·1	27·6	2·5			
			4. Leer zurückgehende Spiritusfässer in jeder Menge	Andrichau	Biala				17·5	14·0	3·5			
				Andrichau	Saybusch-Zablocie				30·1	27·6	2·5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	
151	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Bezüglich der für das Jahr 1893 publicirten Frachtbegünstigungen, bei welchen die Unterlassung einer Routen- oder Kartirungsvorschrift bedungen wurde, wird hiemit die letztere Bedingung annullirt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente …	Besondere Bemerkungen
152	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Güter des Special-Tarifes I (Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte, Mehl)	Munkács	Oderberg	Bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung für dieses Gewicht, und Einhaltung der allgemein giltigen tarifarischen Bestimmungen	Bis zur Regelung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Diverse	13·9		Im Kartirungswege		In diesem Frachtsatze ist die Oderberger Ueberfuhrsgebühr bereits inbegriffen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	
153	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Alle diejenigen für das Jahr 1893 im Rückvergütungswege activirten Begünstigungen, an deren Anwendung die Bedingung der Vorlage der **Aufgabs-Recepisse** geknüpft wurde, gelangen mit der Abänderung zur Anwendung, dass statt dieser Aufgabs-Recepisse die von der Aufgabsstation beglaubigten **Duplicat-Frachtbriefe** vorzulegen sein werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
154	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Teigfarben, trockene Farben und chemische Producte	Ludwigshafen a/Rh.	T r i e s t	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief auf Grund der Bedingungen des Tarifes vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr. Die Sendungen müssen nach Ostindien (Bombay) bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif vom 1. December 1888 für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr	Variabel	In Francs pro Tonne = 1000 kg 46·50	Variabel	Kartirung		
155	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Rohtelegraphensäulen	Cilli Sachsenfeld Heilenstein-Frasslau Ritzdorf Schönstein Wöllan	St. Peter im Sannthale	a) Bis zu einer Wagenlänge bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. b) Ueber eine Wagenlänge bis zu zwei Wagenlängen bei Zahlung nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für 15000 kg. Das Aufladen der Rohtelegraphensäulen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	12 9 9 11 16 19 Kreuzer ö. W. inclus. Mgb.	Ad a) u. b) 6 5 5 5 8 10 Kreuzer ö. W. inclus. Mgb.	6 4 4 6 8 9 K r e u z e r	Im Kartirungswege		
156	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	G e t r e i d e	Adony-Szabolcs Sárosd Sárbogárd Simontornya Pinczehely Hidegkut-Gyönk Szakály-Högyész Kurd-Csibrák Döbrököz Uj-Dombovár Dombovár	Marburg loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und daselbst verarbeitet werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Besteht kein directer Tarif		kr. ö. W. 81 78 74 70 67 67 73 (Szakály-Högyész bis Dombovár)		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende März 1894 in Vorlage gebracht werden müssen	
157	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Graz S.B.	Grasstein Freienfeld Sterzing Gossensass Brenner Steinach Matrei	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrig. Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die bezüglichen Bestimmungen der Serie XIII des Südbahntarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	72 72 74 74 76 78 80 Kreuzer ö. W. excl. Mgb.	60 61 61 62 64 64 64 Kreuzer ö. W. excl. Mgb.	12 11 13 12 12 14 16 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
158	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	A. Façoneisen B. Grobe Eisenwaaren C. Höherwerthige Eisenwaaren } siehe das nachstehende Artikel-Verzeichniss	Eger, Furth i/W., Passau und Simbach	Stationen der rumänischen Eisenbahnen	siehe die nachstehenden Bestimmungen	Vom 1. Februar 1893 bis zur Einführung directer Frachtsätze im Tarifwege, längst. aber bis Ende December 1893	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Eisenbahn-Verband		Siehe die nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		

	A. Façoneisen			B. Grobe Eisenwaaren			C. Höherwerthige Eisenwaaren		
	Gewichtsmengen								
	a unter 5000	b 5000	c 10000	a unter 5000	b 5000	c 10000	a unter 5000	b 5000	c 10000
	Kilogramm für den								
	Frachtbrief	Frachtbrief und Wagen		Frachtbrief	Frachtbriet und Wagen		Frachtbrief	Frachtbrief und Wagen	
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Centimes								
Von Eger nach									
Adjud	1013	764	571	1013	764	626	1074	846	708
Bacau	942	717	524	942	717	579	986	775	637
Berlad	1127	840	647	1127	840	702	1217	960	822
Botosani	840	649	456	840	649	511	858	673	535
Braila	1171	794	589	1171	794	642	1262	947	795
Bucarest fil.	1048	764	559	1048	764	612	1109	824	672
„ Nordb.	1038	757	552	1038	757	605	1097	815	663
Buzeu	1050	764	559	1050	764	612	1111	826	674
Calarasi	1194	860	655	1194	860	708	1291	970	818
Corabia	1022	764	572	1022	764	635	1171	864	735
Craiova	879	669	477	879	669	540	993	721	592
Dorobo i	847	654	461	847	654	516	867	680	542
Falticeni	846	653	460	846	653	515	866	679	541
Focsani	1067	800	607	1067	800	662	1142	900	759
Galatz	1166	800	607	1166	800	662	1266	985	833
Giurgevo	1129	817	612	1129	817	665	1210	905	753
Jassy	932	711	518	932	711	573	974	765	627
Pascani	841	650	457	841	650	512	860	674	536
Pitesti	1051	783	591	1051	783	654	1207	893	764
Ploesti	975	710	505	975	710	558	1009	744	592
Ramnicol-Sarat	1092	792	587	1092	792	640	1163	868	716
Roman	889	682	489	889	682	544	920	722	584
Sinaia	890	658	453	890	658	506	711	666	514
Slatina	954	718	526	954	718	589	1086	796	667
Tecuciu	1066	799	606	1066	799	661	1140	899	761
Turu-Magurele	1159	855	663	1159	855	726	1342	1001	872
Turu-Severiu	744	578	386	744	578	449	823	586	457
Von Furth i/W. nach									
Adjud	1005	769	569	1005	769	622	1066	851	704
Bacau	943	722	522	943	722	575	978	780	633
Berlad	1119	845	645	1119	845	698	1209	965	818
Botosani	880	654	454	880	654	507	880	678	531
Braila	1159	795	578	1159	795	628	1250	948	781
Bucarest fil.	1038	765	548	1038	765	598	1097	825	658
„ Nordb,	1028	758	541	1028	758	591	1085	816	649
Buzeu	1039	765	548	1039	765	598	1099	827	660
Calarasi	1182	861	644	1182	861	694	1279	971	804
Corabia	1010	765	561	1010	765	621	1159	865	721
Craiova	867	670	466	867	670	526	981	722	578
Dorohoi	885	659	459	885	659	512	885	685	538
Falticeni	884	658	458	884	658	511	884	684	537
Focsani	1059	805	605	1059	805	655	1134	905	745
Galatz	1158	805	598	1158	805	648	1258	986	819
Giurgevo	1110	818	601	1110	818	651	1198	906	739
Jassy	941	716	516	941	716	569	966	770	623
Pascani	881	655	455	881	655	508	881	679	532
Pitesti	1039	784	580	1039	784	640	1195	894	750
Ploesti	957	711	494	957	711	544	997	745	578
Ramnicul-Sarat	1080	793	576	1080	793	626	1151	869	702
Roman	903	687	487	903	687	540	903	727	580
Sinaia	878	659	442	878	659	492	899	667	500
Slatina	942	719	515	942	719	575	1074	797	653
Tecucin	1058	804	604	1058	804	657	1132	904	757
Turn-Magurele	1147	856	652	1147	856	712	1330	1002	858
Turn-Severiu	732	579	375	732	579	435	811	587	443

	A. Façoneisen			B. Grobe Eisenwaaren			C. Höherwerthige Eisenwaaren		
	Gewichtsmengen								
	a unter 5000	b 5000	c 10000	a unter 5000	b 5000	c 10000	a unter 5000	b 5000	c 10000
	Kilogramm für den								
	Frachtbrief	Frachtbrief und Wagen		Frachtbrief	Frachtbrief und Wagen		Frachtbrief	Frachtbrief und Wagen	
	Frachtsätze für 100 Kilogramm in Centimes								
Von Passau nach									
Adjud	1038	757	587	1038	757	642	1084	839	724
Bacau	967	710	540	967	710	595	996	768	653
Berlad	1137	833	654	1137	833	701	1227	953	827
Botosani	865	642	472	865	642	527	865	666	551
Braila	1095	763	556	1095	763	603	1186	916	756
Bucarest fil.	974	733	526	974	733	573	1033	793	633
„ Nordb.	964	726	519	964	726	566	1021	784	624
Buzen	975	733	526	975	733	573	1035	795	635
Calarasi	1118	829	622	1118	829	669	1215	939	779
Corabia	946	733	539	946	733	596	1095	833	696
Craiova	803	638	444	803	638	501	917	690	553
Dorohoi	872	647	477	872	647	532	872	673	558
Falticeni	871	646	476	871	646	531	871	672	557
Focsani	1059	790	583	1059	790	630	1141	880	720
Galatz	1133	783	576	1133	783	623	1234	954	794
Giurgevo	1053	786	579	1053	786	626	1134	874	714
Jassy	957	704	534	957	704	589	984	758	643
Pascani	866	643	473	866	643	528	866	667	552
Pitesti	975	752	558	975	752	615	1131	862	725
Ploesti	893	679	472	893	679	519	933	713	553
Ramnicul-Sarat	1016	761	554	1016	761	601	1087	837	677
Roman	914	675	505	914	675	560	930	715	600
Sinaia	814	627	420	814	627	467	835	635	475
Slatina	878	687	493	878	687	550	1010	765	628
Tecucin	1076	792	614	1076	792	661	1150	892	765
Turn-Magnrele	1083	824	630	1083	824	687	1266	970	833
Turn-Severin	668	547	353	668	547	410	747	555	418
Von Simbach nach									
Adjud	1045	761	590	1045	761	645	1089	843	727
Bacau	974	714	543	974	714	598	1001	772	656
Berlad	1142	837	657	1142	837	704	1232	957	830
Botosani	872	646	475	872	646	530	872	670	554
Braila	1100	767	559	1100	767	606	1191	920	759
Bucarest fil.	979	737	529	979	737	576	1038	797	636
„ Nordb.	969	730	522	969	730	569	1026	788	627
Buzen	980	737	529	980	737	576	1040	799	638
Calarasi	1123	833	625	1123	833	672	1220	943	782
Corabia	951	737	542	951	737	599	1100	837	699
Craiova	808	642	447	808	642	504	922	694	556
Dorohoi	879	651	480	879	651	535	879	677	561
Falticeni	878	650	479	878	650	534	878	676	560
Focsani	1064	794	586	1064	794	633	1146	884	723
Galatz	1138	787	579	1138	787	626	1239	958	797
Giurgevo	1058	790	582	1058	790	629	1139	878	717
Jassy	964	708	537	964	708	592	989	762	646
Pascani	873	647	476	873	647	531	873	671	555
Pitesti	980	756	561	980	756	618	1136	866	728
Ploesti	898	683	475	898	683	522	938	717	556
Ramnicul-Sarat	1021	765	557	1021	765	604	1092	841	680
Roman	921	679	508	921	679	563	935	719	603
Sinaia	819	631	423	819	631	470	840	639	478
Slatina	883	691	496	883	691	553	1015	769	631
Tecucin	1081	796	617	1081	796	664	1155	896	768
Turn-Magurele	1088	828	633	1088	828	690	1271	974	836
Turn-Severin	673	551	356	673	551	413	752	559	421

Artikel-Verzeichniss.

A) **Eisen und Stahl**, auch verzinkt oder verzinnt, und zwar:

1. Stab- und Façoneisen (Stahl) aller Art, als: Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, J-, U-, Winkel-, Zaineisen, bezw. Stahl; Hufstäbe.

2. Platten und Bleche, auch verzinnt (Weissblech) und verbleit oder mit einer Legirung von Zinn und Blei überzogen; Kochherdplatten; Schare und Streichbretter zu Pflügen, roh vorgearbeitet, ungelocht, ungeschliffen und ungeschärft; Stiefel- (Absatz-) Eisen; rohe Baubeschläge, wie: Fenster- und Thürbänder u. dgl.

3. Röhren, Säulen.

4. Brücken- und andere Constructionstheile aus gewalzten Platten und Stäben, sowie eiserne Nieten, Schrauben und Muttern zum Schiffs- und Brückenbau.

5. Eisenbahnschienen, auch Flach-, Flügel-, Gruben- und Rollbahnschienen, sowie folgende zur Schienenbefestigung geeignete Gegenstände: Laschen, Schienenstühle, Hacknägel, Muttern, Schraubenbolzen, Federringe, Fixirungsplättchen, Schraubennägel, Unterlagsplatten, Klemmplättchen, Krampen, Klammern, Keile, Schlussstücke, ferner Eisenbahnschwellen (Lang- und Querschwellen), Weichen und Weichentheile, auch Herzstücke, Herzspitzen und Kreuzungsstücke.

6. Bestandtheile von Eisenbahn-Locomotiven und Eisenbahnwagen, folgende: Achsen, Achslagerkasten, rohe (Achsbüchsen), Achsgabeln, (Achshalter), Bandagen, Bremstheile, auch Bremsklötze, Consolen, Daumenwellen, Federstützen, Kuppelungs-Vorrichtungen, Bufferhülsen, Bufferkrenze, Bufferstangen, Räder und Rädertheile, Radsätze, (auch mit Radscheiben aus Papiermasse, Holz und anderen Stoffen), Buffer-, Trag- und Zugfedern, Zughacken.

7. Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, in Ringen und Bändeln; Stacheldraht; Drahtklammern, Drahtseile; eiserne Ketten: Schmiednägel, Drahtstifte, Absatzstifte, Sohlennägel, Formstifte, sowie Drahtfedern, sämmtlich verpackt und unverpackt.

8. Grobe Façonstücke, gegossen oder geschmiedet, über 100 kg Gewicht per Stück, unverpackt oder nur theilweise verpackt; Roststäbe unverpackt.

9. Eisenbahnwagen-Obergestelle, zerlegte.

10. Eisen, (Roh-) aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen, Luppen von Schweiss-Eisen und Schweiss-Stahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen Rohzaggeln), vorgewalzte Zaggeln, Eisenplatinen, rohe Blöcke von Fluss- Eisen- und Fluss-Stahl (Ingots), auch Stahlknüppel (Billets); Eisen- und Stahl, alt und gebrochen (Eisen und Stahlbruch); alte Eisen- und Stahlmunition; alte, gebrauchte Eisenbahn- und Grubenschienen; alte, gebrauchte Schwellen; alte, gebrauchte Radbandagen und sonstige alte Radtheile, ferner Abfälle von Eisen und Stahl, sowie von Eisenblech und Stahlblech, auch Weissblechabfälle.

B) **Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren,** und zwar:

1. Eisen und Stahl aller Art, } Soweit nicht unter A) fallend.
2. Grobe Façonstücke, gegossen oder geschmiedet. }
3. Grobe Eisenwaaren und grobe Stahlwaaren aller Art, auch verzinnt oder verzinkt, oder mit einer Legirung von Zinn oder Blei überzogen, auch in Verbindung mit Holz.

Als grobe Eisenwaaren oder grobe Stahlwaaren werden nur jene Eisen- oder Stahlwaaren angesehen, welche weder bemalt oder nngestrichen, noch vergoldet, versilbert, emaillirt, galvanisirt, oxydirt, vernickelt, broncirt, auch nicht in Verbindung mit anderen Metallen, odor mit polirten, bemalten oder angestrichenem Holze mit Glas, Bronce, Elfenbein, Horn, Bein, Schildkröte oder Perlmntter, nnd nicht mit anderen Legirnngen als Zinn oder Blei überzogen sind.)

4. Koch- nnd Küchengeschirr, anch emaillirtes.
5. Weiss- nnd Schwarzblechwaaren.
6. Fässer, eiserne.
7. Dampfkessel, eiserne.
8. Condensationsröhren, eiserne, stählerne oder gnsseiserne.
9. Bestandtheile von Maschinen, eiserne, stählerne oder gnsseiserne (wegen zerlegter Maschinen siehe C).

C) **Eiserne, stählerne, gusseiserne Artikel aller Art,** welche nicht unter A) und B) fallen, Militärgewehre, ferner Maschinen aller Art (mit Ansnahme von landwirthschaftlichen Maschinen nnd Geräthen) einschliesslich von Nähmaschinen, Strickmaschinen n. s. w. in zerlegtem oder unzerlegtem Znstande.

Bestimmungen.

1. Die vorstehenden Kartirnngssätze gelangen nnr für Gegenstände bis zur Länge von 6·3 m nnd für Gegenstände über 6·3 m Länge nur dann znr Anwendnng,

α) wenn zn deren Beförderung nnr **ein** Wagen verwendet wird, oder

β) wenn znr Verladnng der Sendnng zwar mehr als **ein** Wagen erforderlich ist, die Fracht jedoch für je 10.000 kg für jeden verwendeten Wagen bezahlt wird.

2. Die Frachtsätze nnter a werden bei Aufgabe in beliebigen Mengen unter 5000 kg, die Frachtsätze unter b bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen,

die Frachtsätze nnter c bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Zahlnng der Fracht für die vorbezeichneten Gewichtsmengen pro Frachtbrief nnd Wagen berechnet,

3. Die vorstehenden Kartirnngssätze gelangen nnr für solche Sendungen zur Anwendung, welche mit directe nach einer rumänischen Bestimmnngstation lautenden Frachtbriefen von Stationen der Bayerischen, Würtembergischen, Badischen, Bayerisch-Pfälzischen nnd Hessischen Eisenbahnen, sowie von Stationen der Main-Neckar-Bahn, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der kgl. Eisenbahn-Directions-Bezirke Frankfnrt s/M. nnd Köln (linksrh.), sowie der Französischen Ostbahn verfrachtet werden.

Schliesslich wird noch bemerkt, dass, falls in der Zeit vom 1. Februar 1893 bis Ende December 1893 directe Frachtsätze für obbenannte Verkehrs-Relationen in Wirksamkeit treten, von diesem Termine ab die Anwendbarkeit der obigen Kartirnngssätze n. zw. für den betreffenden Verkehr — anch ohne specielle Verlautbarnng — aufgehoben wird.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
159	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde, gewöhnliche, nur lose oder in Säcken verpackt	Schwarzenfeld, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Teplitz und Teplitz—Waldthor	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	Vom 20. Jänner 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1893	Zur Zeit besteht kein directer Frachtsatz		0·89 Mk.		Im Kartirungswege		
160	**Oesterr.-ungar. Staatseisenba hn-Gesellschaft**	Betheiligten Bahnverwaltungen	a) Borke (Rinden), nicht verkleinert oder nicht gemahlen b) Lohe (verkleinerte oder gemahlene Borke [Rinden])	Siehe Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen		Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Nach den Stationen	Von den Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Csácza a)	Csácza b)	Kralován a)	Kralován b)	Liptó-Ujvár a)	Liptó-Ujvár b)	Lucsivna a)	Lucsivna b)	Rózsahegy a)	Rózsahegy b)
	Frachtsäze in Krenzern ö. W. pro 100 kg									
Aussig St.E.G. oder Oe.N.W.B.	88	88	96	96	105	105	112	112	99	99
Böhm.-Leipa	91	91	99	99	108	108	115	115	102	102
Hohenbrnck	62	68	70	76	79	85	86	92	73	79
Komotan A.T.E. oder B.E.B.	94	106	102	114	111	123	118	130	105	117
Leitmeritz	88	88	96	96	105	105	112	112	99	99
Nenbidschow	76	82	84	90	93	99	100	106	87	93
Randnitz	86	88	94	96	103	105	110	112	97	99
Schönlinde	81	81	89	89	98	98	105	105	92	92
Schlnckenan	74	74	82	82	91	91	98	98	85	85
Startsch-Trebitsch	50	56	58	64	67	73	74	80	61	67
Theresienstadt	88	88	96	96	105	105	112	112	99	99
Trehitsch	50	56	58	64	67	73	71	80	61	67

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
161	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Tabakfabrikate (Cigarren)	Wien K.E.B.	Wörgl	In jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende Juni 1893	Localtarif	269·0 kr.	206·5 kr.	62·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufnahmsscheine, welche bis längstens Ende August 1893 vorzulegen sind	
162	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Güter des Specialtarifes 1	Počatek-Serowitz	Friedland i. B. Reichenberg Reichenau i. B. Tannwald	Einhaltung der für Güter des Specialtarifes 1 allgemein bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. Noten 100·2 89·1 80·7 87·7	Verschieden	Im Kartirungswege	.	
163	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Blochholz	Ebensee	Krems	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	41 kr.	35 kr.	6 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende März 1894 vorzulegen sind	
164	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H—19 des Tariftheiles 1	Czudin	Hliboka trans. (für Sendungen nach Wien, Triest und nach Deutschland)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für mindestens die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens. Aufgabe mit directen nach Wien, Triest und nach einer Station in Deutschland lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	18 kr.	11 kr.	7 kr.	Im Kartirungswege		
165	K.k.St.B.	Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums vom 31. December 1892, Nr. 150, sub Post 2615/2616 verlautbarten Frachtermässigungen finden unter den gleichen Bedingungen auch für Coakssendungen, welche von der Gasanstalt Zwischenbrücken in Wien K.F.N.B. nach den dort bezeichneten Stationen zur Aufgabe gelangen, Anwendung.												
166	Böhmischen Commercialbahnen		Melasse und Osmosewasser	Jičin	Bakov transit (via Kopidlno)	Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen Tarifbestimmungen, bezw. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	27·3 kr.	26·1 kr.	1·2 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
167	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Holz des Specialtarifes 2 bis 6·3 Meter Länge	Oswiecim loco und transito	Wagram, Gänserndorf, Marchegg, Angern und Dürnkrut	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg), wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Verordnungsblatte Nr. 135 ex 1892, sub Post 1801, zusammengenommen nachgewiesen werden kann.** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Auf- und Abladen der Transporte durch Parteiorgane	Bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	47·4 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Für Holz des Specialtarifes 2 über 6·3 bis inclus. 19 Meter Länge findet der nebenbezifferte ermässigte Frachtsatz ebenfalls Anwendung, wenn die Fracht für die Summe des Ladegewichtes zweier Wagen, in minimo jedoch für 20000 kg pro Sendung entrichtet wird. Für einen etwa als Schutzwagen beigestellten dritten oder vierten Wagen wird in diesem Falle eine Gebühr nicht eingehoben
168	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Special-Tarifes III	Saaz (k. k. österr. St.B. u. B.E.B.) oder vice verea	Cossen	Aufrechthaltung der für Güter des Special-tarifes III giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 20. Jänner 1893 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Heft 3 des sächsisch-österr., bezw. Heft I des sächsisch-westösterr.-ungar. Verbandtarifes	Besteht kein directer Frachtsatz	59 Pfennige		Im Kartirungswege		
169	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Baja Bács-Almás Brod Eszék India Karánsebes Mitrovicz Orsova Szeged Temesvar-Jozeefv. Toplecz Ujvidék Verbáez-Kula Versecz Vinkovci Zombor Zenta	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1893	Oesterreichisch-ungarischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Tarifheft 4 Westungarisch-österreichischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Tarifheft 1	Verschieden	kr. ö. W. 79 91 112 87 92 129 95 129 94 110 129 86 82 116 93 82 86	Verschieden	Bis Ende Februar 1893 im Rückvergütungswege, vom 1. März 1893 bis Ende November 1893 im Kartirungswege		

Für die in der Winterperiode bis Ende Februar 1893 expedirten Sendungen werden die ermässigten Frachtsätze nur in dem Falle angewendet, wenn nachgewieeen wird, daes von einem und demselben Absender während der Sommerperiode vom 1. März bis Ende November 1893 ein dreimal so grosses Quantum im Verkehre mit den Stationen Budapeet, Györ, Komárom-Uj-Szöny, Pozony, Marchegg und Wion expedirt wurde wie in der obgenannten Winterperiode.

Die Differenz zwischen den auf Grund der factisch angewendeton und gegenwärtigen ermäesigten Frachtsätzen resultirenden Transportgebühren für die in der Winterperiode expedirten Sendungen, wird auf Grund der, auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Refactieetempel tragen dürfen, liquidirt. — Die Frachtdocumente rückeichtlich der bis Ende Februar 1893 expedirten Sendungen sind spätestens bis Ende Mai 1893 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf Rückvergütung erlischt. Behufs Nachweisung des in der Zeit vom 1. März 1893 bis Ende November 1893 aufgelieferten Quantums sind die gleichfalls auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe spätestens bis Ende Februar 1894 vorzulegen. — Die Frachtsätze von Bród, Eszék und Vinkovci nach Wien St.E.G. gelten auch im Verkehre mit Wien-Matzleinedorf.

Berichtigung. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Im Verordnungs-Blatte Nr. 136 vom 26. November v. J. sind in der Publication unter der fortlaufenden Nummer 1837, (Seite 2003), in der 7. Colonne die Worte „für mindestens 10000 kg" zu streichen und an Stelle derselben zu setzen: „**für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht.**"

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 3 ex 1893, sub Position 88 erschienenen Publication ist in die 2. Rubrik einzuschalten: „**der betheiligten Verwaltungen.**"

Ausweis über den Stand und die Bewegung der im Oeffentlichen Landes-Lagerhause in Krakau eingelagerten Producte für den Zeitraum vom I. Jänner bis 3I. December 1892.

	Eingelagert				Ausgelagert			
	Inländischer Provenienz	Ausländisch. Provenienz	Zusammen	Versicherungswerth ö. W. fl.	Inländischer Provenienz	Ausländisch. Provenienz	Zusammen	Versicherungswerth ö. W. fl.
	Kilogramm				Kilogramm			
Bestand pro 1. Jänner 1892	1,814.967	1,879.510	3,694.417	379.289	—	—	—	—
Jänner	318.227	459.513	777.740	78.260	291.023	634.372	925.395	97.700
Februar	624.137	218.169	842.306	90.688	657.584	524.920	1,182.504	125.659
März	927.936	149.308	1,077.244	113.546	1,012.617	650.442	1,663.059	177.015
April	315.249	82.898	398.147	39.605	747.265	444.231	1,191,496	118.806
Mai	451.369	121.921	573.290	53.760	724.327	432.811	1,157.138	117.272
Juni	260.219	103.670	363.889	35.192	673.998	218.949	892.947	87.392
Juli	319.461	99.749	419.210	33.525	665.344	153.203	820.547	75.876
August	209.416	112.474	321.890	21.622	233.770	30.909	264.679	19.224
September	153.653	238.850	392.503	36.377	138.478	103.138	241.616	22.644
October	190.978	60.444	251.422	17.300	164.181	86.744	250.925	18.056
November	223.581	118.133	341.714	33.288	135.240	71.829	207.069	23.963
December	289.166	183.329	472.495	49.658	143.031	151.620	294.651	30.962
Bestand pro 31. Decb. 1892	—	—	—	—	511.441	322.800	834.241	67.541
	6,098.299	3,827.968	9,926 267	982.110	6,098.299	3,827.968	9,926.267	982.110
Bestand pro 1. Jänner 1893	511.441	322.800	834.241	67.541	—	—	—	—

Ausweis über den Stand und Bewegung der Lagerscheine im Oeffentlichen Landes-Lagerhause in Krakau für den Zeitraum vom I. Jänner bis 3I. December 1892.

	Ausgestellt						Zurückgestellt					
	Getreide			Spiritus			Getreide			Spiritus		
	Stück	Kilogr.	Versicherungswerth	Stück	Hektol. °	Versichgs.-werth	Stück	Kilogr.	Versicherungswerth	Stück	Hektol. °	Versichgs.-werth
Stand pro 1. Jänner 1892	169	1,672.908	172.226	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Jänner	46	441.597	43.987	—	—	—	40	410.705	41.435	—	—	—
Februar	49	477.862	50.211	—	—	—	66	599.346	64.616	—	—	—
März	42	419.275	44.708	—	—	—	61	599.486	62.434	—	—	—
April	22	219.873	23.795	3	33.650	6.057	67	693.193	72.267	—	—	—
Mai	3	29.171	2.666	—	—	—	51	502.957	51.397	—	—	—
Juni	—	—	—	—	—	—	32	313.641	31.881	—	—	—
Juli	18	195.138	18.065	3	33.650	6.057	32	336.496	31.628	3	33 650	6.057
August	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
September	3	24.529	5.828	—	—	—	—	—	—	—	—	—
October	5	81.375	5.035	3	33.650	6.057	2	14.550	2.328	4	43.650	7.857
November	1	9.893	575	—	—	—	3	28.935	4.980	1	10.000	1.800
December	1	9.998	1.200	—	—	—	—	—	—	1	13.650	2.457
Stand pro 31. Decb. 1892	—	—	—	—	—	—	5	82.309	5.330	—	—	—
	359	3,581.619	368.296	9	100.950	18.171	359	3,581.619	368.296	9	100.950	18.171
Stand pro 1. Jänner 1893	5	82.309	5.330	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Ausweis über den Stand und die Bewegung des im Oeffentlichen Landes-Lagerhause in Krakau eingelagerten Spiritus für den Zeitraum I. Jänner bis 3I. December 1892.

	Eingelagert		Ausgelagert	
	Hektol. °	Versicherungswerth	Hektol. °	Versicherungswerth
Jänner	—	—	—	—
Februar	—	—	—	—
März	50.907	9.145	—	—
April	62.330	11.237	—	—
Mai	23.071	5.053	—	—
Juni	30.144	5.425	—	—
Juli	9.516	1.718	—	—
August	—	—	—	—
September	—	—	—	—
October	—	—	105.317	19.116
November	—	—	59.913	10.730
December	—	—	14.978	2.660
Calo	—	—	790	72
	180.998	32.578	180.998	32.578

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 7. Wien, 19. Jänner 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Szeparowce über Kolomea und Horodenka nach Zaleszczyki mit einer Abzweigung von Horodenka zum Dniesterufer gegenüber Uścieczko.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Baron Jacob Romaszkan, Gutsbesitzer in Horodenka, im Vereine mit dem Grafen Sobieslav Mieroszowski, Stefan Ritter von Zakrzéwski und Dr. Stefan Ritter von Grudziński die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Szeparowce über Kołomea und Horodenka nach Zaleszczyki mit einer Abzweigung von Horodenka zum Dniesterufer gegenüber Uscieczko im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 2. Jänner 1893. Z. 59.031 ex 1892.

Europäische Donau-Commission.

Frühjahrssession 1892.

I.

Die Frühjahrssession 1892 der Europäischen Donau-Commission fand in der Zeit vom 16. bis 23. Mai unter dem Vorsitze des italienischen Delegirten, Cavaliere E. Tesi, in Gegenwart sämmtlicher Delegirten statt und wurden insgesammt 8 Sitzungen abgehalten.

Eine der ersten Vorlagen, welche die Commission beschäftigte, war wie alljährlich die vom Executivcomité vorgelegte Schiffahrtsstatistik des Vorjahres. Laut derselben haben 1891 insgesammt 1723 (— 105) Schiffe mit einem Gesammttonnengehalte von 1,512.030 (weniger 27.415) t die Donaumündungen verlassen. Die Verkehrsziffer des Jahres 1890, die grösste, welche bisher überhaupt aufzuweisen ist, wurde sonach 1891 nicht erreicht. Dagegen ist der durchschnittliche Tonnengehalt der Schiffe abermals (von 842 auf 878 t) gestiegen und auch die Einnahmen an Schiffahrtstaxen haben trotz der Verkehrsabnahme eine kleine Erhöhung erfahren, 1890: 2,128.669 Francs 43 Cts., 1891: 2,145.252 Frcs. 35 Cts.), eine Thatsache, die ihre Erklärung darin findet, dass die Zahl der gebührenfrei eingehenden Fahrzeuge von unter 200 t Gehalt abermals wesentlich zurückgegangen ist (1890: 37.811 Schiffe, 1891: 32.011) Schiffe, und dass die Gesammttonnenzahl der Postpacketboote der grossen Gesellschaften, welche eine nicht unbeträchtliche Gebührenermässigung geniessen, ebenfalls stark abgenommen hat (1890: 172.787 t, 1891: 129.010 t), während andererseits der Tonnengehalt sämmtlicher Dampfer überhaupt eine kleine Steigerung aufweist (1890: 1,328.861 t, 1891: 1,344.885 t).

Den grössten Antheil an der Schiffahrtsbewegung hat wie immer England, 773 (— 5) Schiffe mit 990.935 (+ 7073) t. Daran reihen sich zunächst Griechenland mit 218 (— 17) Schiffen und 168.388 (+ 3395) t, Oesterreich-Ungarn mit 107 (— 2) Schiffen und 79.954 (— 606) t, darunter Dampfer 102 mit 78.841 t und Segler 5 mit 1113 t, die Türkei mit 385 (— 32) Schiffen und 75.880 (— 5703) t. Weiters folgen noch Frankreich mit 37 (— 18) Schiffen und 46.499 (— 15.175) t, Italien mit 35 (— 20) Schiffen und 35.704 (— 12.856) t, Russland mit 96 Schiffen und 36.459 (+ 5615) t, Norwegen mit 29 (+ 3) Schiffen und 34.455 (+ 5240) t, Deutschland mit 22 (— 12) Schiffen und 25.354 (— 9505) t, Holland mit 8 (— 3) Schiffen und 8887 (— 2264) t, Rumänien mit 5 Schiffen und 715 t, endlich die 1890 an den Donaumündungen nicht vertretenen Flaggen Spaniens mit 3 Schiffen und 4704 t, Montenegros mit 3 Schiffen und 2964 t, Belgiens mit 1 Schiff und 990 t, endlich der Insel Samos mit

1 Schiff und 142 t. Eine Zunahme weisen sonach dem Tonnengehalte nach England, Russland, Norwegen, Griechenland und Rumänien auf, während Oesterreich-Ungarn eine geringfügige Abnahme, Frankreich, Italien, Deutschland, die Türkei und Holland eine bedeutende Minusziffer zeigen. Dänemark und Schweden endlich, welche 1890 ihre Flagge an der Sulinamündung gezeigt hatten, fehlten 1891 gänzlich.

Dem mittleren Tonnengehalte der Schiffe nach rangirt an erster Stelle Spanien mit 1568 t, daran reihen sich die griechischen Dampfer mit 1341 t, England mit 1282 t, Frankreich mit 1257 t, Norwegen mit 1188 t, Deutschland mit 1152 t, Holland mit 1111 t, die italienischen Dampfer mit 1062 t, Belgien mit 990 t, die montenegrinischen Dampfer mit 988 t, jene Oesterreich-Ungarns mit 773 t, die türkischen Dampfer mit 564, die russischen mit 411 t. Weiters folgen die italienischen Segler mit 323 t, die griechischen mit 234 t, die österreichisch-ungarischen mit 223 t, die rumänischen mit 203 t, die türkischen mit 153 t, die samiotischen mit 113 t, endlich die rumänischen Dampfer mit 53 t.

Zieht man die einzelnen Monate in Betracht, so ergibt sich die stärkste Schiffsbewegung im October (1890 im September) mit 189 Schiffen und 185.518 t. Danach folgen September mit 189 Schiffen und 170.366 t, Juni mit 198 Schiffen und 166.174 t, Mai mit 193 Schiffen und 155.661 t. Ziemlich bedeutend war der Verkehr noch in den Monaten April mit 168 Schiffen und 154.208 t, November mit 193 Schiffen und 148.000 t, August mit 179 Schiffen und 146.816 t, December mit 143 Schiffen und 140.457 t, endlich im Juli mit 168 Schiffen und 134.322 t, schwach dagegen im März mit 52 Schiffen und 61.630 t, am unbedeutendsten in den Monaten Jänner mit 24 Schiffen und 27.124 t und Februar mit 18 Schiffen und 21.703 t.

In Ballast gingen ein 1003 (— 117) Schiffe mit 986.553 (— 63.756) t, darunter englische Schiffe 596 mit 774.939 t und griechische Schiffe 152 mit 114.695 t. Ausgelaufen sind in Ballast nur 51 (+ 15) Schiffe mit 13.207 (+ 966) t, darunter 5 Engländer mit 6897 t und 6 Griechen mit 2936 t.

In regelmässiger Fahrt verliessen 272 (— 34) Dampfer mit 196.249 (— 26.117) t die Donaumündungen, darunter 38 Boote des österreichischen Lloyd mit 48.000 t, 36 Boote der französischen Gesellschaft Fraissinet mit 45.314 t, 82 Boote der russischen Schwarze-Meer- und Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 34.091 t, 26 Dampfer der Navigavione Generale Italiana mit 28.483 t, 38 Fahrzeuge der türkischen Unternehmung Egél mit 20.816 t, endlich 52 Dampfer der Ersten k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit 19.545 t. Von letzteren gingen 37 mit 11.101 t von Galatz nach Odessa, 15 mit 8445 t von Galatz nach Batum. Von den russischen Schiffen entfallen 39 mit 16.311 t auf die Linie Odessa—Sistov, 33 mit 12·872 t auf die Linie Odessa—Ismail, 6 mit 828 t auf die Linie Odessa—Reni und 4 mit 4080 t auf die Linie Reni-Batum. Die französische Gesellschaft Messageries maritimes und die italienische Unternehmung Pietro Fassi, welche noch 1890 regelmässige Linien nach den Donaumündungen unterhielten, haben dieselben im Berichtsjahre nicht mehr aufrecht erhalten.

Der Verkehr österreichischer und ungarischer Schiffe an den Donaumündungen bietet für die Jahre 1877—1891 folgendes Bild. Es liefen insgesammt aus:

1877:	17	Dampfer	mit	9.899 t	und	2	Segler mit	290 t
1878:	87	„	„	44.923 t	„	18	„ „	3894 t
1879:	88	„	„	46.145 t	„	54	„ „	14965 t
1880:	76	„	„	40.260 t	„	35	„ „	8891 t
1881:	83	„	„	42.699 t	„	18	„ „	4306 t
1882:	82	„	„	45.370 t	„	20	„ „	6448 t
1883:	81	„	„	43.731 t	„	11	„ „	2852 t
1884:	83	„	„	43.220 t	„	7	„ „	1643 t
1885:	91	„	„	63.454 t	„	11	„ „	3606 t
1886:	84	„	„	62.836 t	„	7	„ „	1987 t
1887:	83	„	„	75.002 t	„	14	„ „	4702 t
1888:	112	„	„	81 639 t	„	6	„ „	1604 t
1889:	105	„	„	76.496 t	„	4	„ „	566 t
1890:	106	„	„	80.115 t	„	3	„ „	445 t
1891:	102	„	„	78.841 t	„	5	„ „	113 t

Bei der Sulinamündung selbst haben 1891 Ladung genommen 307 Schiffe mit einem Gesammt-Tonnengehalte von 383.418 t, und zwar im Hafen von Sulina allein 191 Schiffe mit 217.513 t, theils im Hafen, theils auf der Rhede 116 Schiffe mit 165.905 t. Unter diesen Schiffen waren Engländer 254 mit 333.731 t, Griechen 37 mit 40.007 t, Norweger 7 mit 9511 t, Türken 9 mit 169 t.

Die Einnahmen der Schiffahrtscasse betrugen in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. December 1891 2,145.252 Frcs. 35 Cts. (+ 16.562 Frcs. 72 Cts.), und zwar an Schiffstaxen 2,141.871 Frcs. 87 Cts., an Flosstaxen 600 Frcs., an Strafgeldern 2780 Frcs. 48 Cts. — Den weitaus grössten Theil der Schiffsgebühren 1,555.123 Francs 82 Cts. entrichteten die englischen Schiffe; ihnen zunächst folgen die griechischen Schiffe mit 235.261 Frcs. 35 Cts., dann die österreichischen und ungarischen Fahrzeuge mit 61.325 Frcs. 68 Cts., die norwegischen mit 53.746 Frcs. 63 Cts., die italienischen mit 50.714 Frcs. 24 Cts., die türkischen mit 49.033 Frcs. 2 Cts., die deutschen Schiffe mit 42.949 Frcs. 47 Cts. und die französischen mit 39.880 Frcs. 29 Cts. Die russischen Schiffe zahlten zusammen 23.341 Frcs. 52 Cts., die holländischen 15.730 Frcs. 96 Cts., die spanischen 8937 Frcs. 60 Cts. und die belgischen 1782 Cts.

Die Waarenausfuhr über die Sulinamündung gestaltete sich 1891 folgendermassen: Es wurden verschifft: 10,141.932 Quarters Cerealien, darunter 3,303.389 Q. Weizen, 583.195 Q. Roggen, 3,739.475 Q. Mais, 1,897.946 Q. Gerste, 44.371 Q. Hafer, 104.978 Q. Bohnen, 64.174 Q. Hirse, 355.912 Q. Rübsamen, 41.511 Q. Leinsamen, 6981 Q. Hanfsamen; ferners an Holz 4,387.660 Stück Bretter, 290.613 m^3 Bauholz, 2471 Stück Querbalken und 3 Flösse; an Mehl 12,173.345 kg, an Käse 577.665 kg, an Wein 900.026 kg, an altem Eisen 1,715.187 kg, an Theer 160.681 kg, an Flachs 400.019 kg, an Salz 199.597 kg, an Kleienmehl 372.700 kg, an Sprit 85.998 kg, an Kleie 3,076.193 kg, an Fassdauben 1,301.126 Stück, 2703 Ochsen, 4 Pferde, 21.955 kg Nüsse, 128.395 kg und 4406 Stück Häute, 340.163 kg Erbsen, 662 kg Butter, 43.500 Stück Ziegel, 79.197 kg Rapskuchen, 6,746.804 kg und 511 Colli verschiedene Waaren und 2447 kg Senfsamen. Den hervorragendsten Antheil an diesen Versendungen nahmen die Häfen von Braila, Galatz und Sulina. Ueber Braila gelangten insbesondere zur Aufgabe: 2,317.273 Quarters Weizen, 316.740 Q. Roggen, 1,628.397 Q. Mais, 972.245 Q. Gerste, 35.734 Q. Hafer, 69.014 Q. Bohnen, 58.023 Q. Hirse, 322.757 Q. Rübsamen, 21.086 Q. Leinsamen, 9,347.561 kg Mehl, 214.696 kg Käse, 298.005 kg Wein.

234.538 kg altes Eisen, 78.550 kg Theer. 187.303 kg Flachs, 32.560 kg Salz, 360.700 kg Kleienmehl, 65.716 kg Sprit, 2.838.993 kg Kleie, 217.033 Stück Fassdauben, 118.876 kg und 752 Stück Häute, 246.035 kg Erbsen, 43.500 Stück Ziegeln, 67.160 kg Rapskuchen, 1.763.990 kg und 331 Stück verschiedene Waaren. Von Galatz gingen seewärts aus, namentlich 173.842 kg Weizen, 156.464 kg Roggen, 442.163 kg Mais, 179.928 kg Gerste, 27.993 kg Bohnen, 4.289.179 Stück Bretter, 280.934 m³ Bauholz, 2,785.284 kg Mehl, 310.972 kg Käse, 584.741 kg Wein, 1,378.503 kg altes Eisen, 82.131 kg Theer, 57.691 kg Flachs, 167.037 kg Salz, 12.000 kg Kleienmehl, 20.282 kg Sprit, 237.200 kg Kleie, 1,084.093 Stück Fassdauben, 1652 Stück Ochsen, 15.000 kg Nüsse, 94.128 kg Erbsen, 12.037 kg Rapskuchen, 2,420.089 kg und 180 Colli verschiedene Waaren. Ab Sulina wurden hauptsächlich verfrachtet: 710.623 kg Weizen, 108.112 kg Roggen, 1.646.376 kg Mais, 712.249 kg Gerste, 28.518 kg Rübsamen, 40.201 kg Mehl, 38.100 kg Mehl, 100.000 kg Mehl und 2,096.109 kg verschiedene Waaren. Von den sonstigen Stationen der untersten Donau verfrachteten Reni 11.073 Quarters Weizen, 93.281 Stück Bretter und 263.965 kg verschiedene Waaren; Ismail 61.350 Quarters Weizen, 8127 Q. Mais, 8769 Q. Gerste, 17.280 kg Wein und 140.845 kg verschiedene Waaren; Tultscha 26.142 Quarters Weizen, 10.289 Q. Gerste, 16.632 Q. Rübsamen, 13.897 kg Käse, 115.583 kg Flachs und 55.520 kg verschiedene Waaren; Kilia 11.947 Quarters Weizen, 11.154 Q. Gerste, endlich die Stationen oberhalb Braila 1753 Q. Weizen, 3312 Q. Gerste, 39.442 kg Flachs.

Die Einfuhr über die Donaumündungen kann nach den der Europäischen Donau-Commission zur Verfügung stehenden Daten nur bezüglich der Steinkohle und des Petroleums ermittelt werden. Von ersterer gingen ein aus England 249.766 t, aus der Türkei 1160 t, von letzterem aus Russland 141.579 Kisten und 13,752.000 kg.

Im Marinespital zu Sulina befanden sich am 1. Jänner 1891 18 Kranke, neu aufgenommen wurden 1891 528, entlassen 508, während 23 verstarben. Oesterreichische, bezw. ungarische Matrosen wurden 8 aufgenommen.

Straferkenntnisse wurden von den Organen der Commission im Berichtsjahre 41 (— 9) gefällt. Der Gesammtbetrag der verhängten Geldstrafen bezifferte sich mit 4142 Frcs. 72 Cts. Unter den Abgestraften befand sich kein österreichischer und ungarischer Schiffer.

Unfälle endlich kamen im Dienstbereiche der Commission nur 4 (— 1), davon einer, griechischer Schleppdampfer „Hellespontus", an den Mündungen, und drei — rumänische Barke „Sf. Artemie", griechischer Schleppdampfer „Ithaka" und rumänische Barke „Iolka Nr. 171" im Flusse selbst vor.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Zwardon—Neu-Zagórz: Stutzgeleise und Vergrösserung der Locomotivremise in der Station Neu-Sandec: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Herstellung eines Stutzgeleises, sowie die Vergrösserung der bestehenden Locomotivremise in der Station Neu-Sandec der k. k. Staatsbahnlinie Zwardon—Neu-Zagorz für den 20. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut.
[G.-I.-Z. 22.960 ex 1892.]

Wiener Stadtbahn. (Variante der Vorortelinie von Hernals bis zum Bahnhofe Heiligenstadt: Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Trassenrevision bezüglich des Projectes für eine Variante der Vorortelinie von Hernals bis zum Bahnhofe Heiligenstadt für den 20. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Dr. Hans von Friebeis betraut.
[G.-I.-Z. 574.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Abzweigung der Pferdebahn in Salzburg vom Residenzplatze zur Festungsgasse [Drahtseilbahn].) Auf Grund des Ergebnisses der am 5. August 1892 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Abzweigung der Pferdebahn in Salzburg vom Residenzplatze zur Festungsgasse die Baubewilligung ertheilt. [24. December 1892, Z. 63.364.]

— (Erweiterung der Locomotiv- und Wagenremise am Bahnhofe in Salzburg.) Auf Grund des Ergebnisses der am 19. November 1892 gepflogenen commissionellen Verhandlung wurde für die ganz auf dem Grunde der k. k. Staatsbahnen vorzunehmende Erweiterung der der Gesellschaft gehörigen auf dem Salzburger Bahnhofe befindlichen Locomotiv- und Wagenremise die Ausführungsbewilligung ertheilt.
[22. December 1892, Z. 64.054.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Reconstruction und Erweiterung der Geleiseanlagen beim Julius-Schachte Nr. III in Kopitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Brüx hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Reconstruction und Erweiterung der Geleiseanlagen beim Julius-Schachte Nr. III in Kopitz für den 19. Jänner anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft.
[G.-I.-Z. 336.]

— (Wasserleitung durch den Bahnkörper in km 14·8.) Das Handelsminister hat zu der Unterfahrung des Bahnkörpers in km 14·8 durch die von der Gemeinde Soborten herzustellende vom Richardschachte der Britannia-Gewerkschaft nach Soborten führende Wasserleitung die Zustimmung ertheilt.
[29. December 1892, Z. 63.712.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Schuppen in der Station Böhm.-Leipa.) In der Station Böhm.-Leipa wird ein Schuppen zur Deponirung von Materialien und Inventargegenständen hergestellt.
[31. December 1892, Z. 65.568.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Lagerschuppen in der Station Falkenau a/d. Eger.) In der Station Falkenau a/d. Eger wird für Zwecke des Wilhelm Blechschmied auf dem von ihm gepachteten Depotplatze ein Lagerschuppen hergestellt. [31. December 1892, Z. 65.567.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahnen Pöltschach-Gonobitz. (Locomotivprüfungen.) Am 13. December 1892 hat im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 in Pöltschach die technisch-polizeiliche Prüfung zweier für den Betrieb der schmalspurigen Localbahn Pöltschach-Gonobitz bestimmten Tenderlocomotiven mit günstigem Erfolge stattgefunden. Beide Locomotiven wurden im Jahre 1892 in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in Linz neu erbaut und ist die eine, „Gonobitz" benannt, und mit der Inventarsnummer 3 und der Fabriksnummer 2775 bezeichnet und die andere mit der Inventarsnummer 4 und der Fabriksnummer 2776, „Heiligen-Geist" benannt. Die Kessel der Locomotiven, welche nach dem mit dem Handelsministerial-Erlasse Z. 23.657 ex 1892 genehmigten Typenplane gebaut sind, haben die vorgeschriebene amtliche Probe anstandslos bestanden. Die Räder, die horizontalen Dampfcylinder und die variable Steuerung liegen ausserhalb des Rahmenbaues, welcher zugleich das Speisewasser enthält. Die Abfederung geschieht durch drei Blattfedern, wovon eine, und zwar jene über die Triebachse, als Querfeder angeordnet ist. Beide Locomotiven haben eine complete Kesselarmatur, zwei Speiseapparate, vorne und rückwärts je einen Buffer und ein Bahnräumelineal, ferner Vacuum- und Spindelbremse, Pulsometer-Dampfheizung und Feuerlösch-Vorrichtung, sowie einen etwas conischen Rauchfang mit Kobelaufsatz, in welchem eine Rose gegen Funkenflug angebracht ist. Die Montirungsgenauigkeit wurde bei beiden Maschinen als befriedigend befunden. Die Probefahrten fanden mit beiden Maschinen auf der 15 km langen Strecke Pöltschach—Gonobitz in beiden Stellungen der Loco-

motiven statt und wurde bei der Locomotive „Gonobitz" eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 20 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 36 km per Stunde, und bei der Locomotive „Heiligen-Geist" eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 26 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 40 km per Stunde erreicht. Beide Locomotiven gingen sicher und ruhig, nnd verrichteten sämmtliche Bestandtheile derselben die ihnen zugewiesenen Functionen anstandslos. Im Hinblicke auf dieses günstige Ergebniss obwaltete kein Anstand, die vorbeschriebenen beiden Locomotiven dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf der schmalspurigen Localbahn Pöltschach-Gonobitz zu übergeben. [Z. 916.]

Verkehrsunterbrechungen, bezw. Behebung derselben.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

15. Jänner. In Folge Schneeverwehung wurde in der Strecke Neu-Sandec—Stróze und Jaslo—Rzeszów der Gesammtverkehr, ferner in den Strecken Stróze—Neu-Zagórz und Zagórzany—Gorlice der Güterzugsverkehr, ausnahmlich der Beförderung von Eilgütern, Lebendem, Fleisch und Eiern bis auf Weiteres eingestellt.

16. Jänner. In der Strecke Jaslo—Rzeszów wurde der Gesammtverkehr, in der Strecke Neu-Sandec—Stroze der Personen- und in den Strecken Stroze — Neu-Zagórz und Zagórzany—Gorlice der Güterzugsverkehr wieder aufgenommen.

17. Jänner. In der Strecke Neu-Sandez—Stroze wurde auch der Güteiverkehr wieder aufgenommen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Pilsen):

14. Jänner. In der Strecke Asch Stadt—Rossbach Verkehr mit Zug 1951 eingestellt.

Verkehr zwischen Asch Stadt und Asch Anschlussstation noch aufrecht.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

15. Jänner. Verkehr auf der Localbahu Troppau—Bennisch wurde mit Zug 3518 wieder eröffnet.

Wegen Schneeverwehung musste in der Strecke Odrau—Bautsch der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt werden.

15. Jänner. In der Localbahnstrecke Odrau—Wigstadtl wurde mit Zug 3315 der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

17. Jänner. In der Strecke Wigstadtl—Bautsch wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3318 wieder eröffnet.

Böhmische Commercialbahnen:

15. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Königgrätz—Wostromeř mit Zug 1 und in der Strecke Sadova-Dohalic—Smiřic mit Zug 101 der Gesammtverkehr auf circa zwei Tage eingestellt.

17. Jänner. Gesammtverkehr auf der Linie Königgrätz—Wostromeř wurde mit Zug 25 wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

16. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Ungar.-Brod—Vlarapass mit den Zügen 2702 und 2701 wieder eröffnet.

16. Jänner. Anf der Localbahnstrecke Landskron—Rudelsdorf wurde der Verkehr mit Zug 1802 wieder eröffnet.

16. Jänner. Auf der Localbahn Čelakovic—Brandeis a/E. wnrde der Gesammtverkehr mit Zug 3201 wieder eröffnet.

17. Jänner. Strecke Mannersdorf — Kl.-Neusiedl fahrbar geworden.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft:

16. Jänner. Verkehr eingestellt.

16. Jänner. In Folge Schneeverwehung auf der Strecke zwischen Kleingmain und Hellbrnnn, bezw. Grödig, musste der Personen- und Güterverkehr eingestellt werden. In 2 bis 3 Tagen dürfte der Verkehr wieder aufgenommen werden können.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Kranss & Co.:

17. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste der Zugsverkehr in der Strecke Floridsdorf—Stammersdorf mit Zug 30 in der Strecke Floridsdorf—Gross-Enzersdorf ab 5 Uhr Nachmittags eingestellt werden.

18. Jänner. Wegen andauerndem Schneesturm musste in den Strecken Hietzing—Mödling, bezw. —St. Veit, der Zugsverkehr eingestellt werden.

Ab den Zügen 5 und 8 wurde vorläufig nur Localverkehr Hietzing—Wien eingeleitet.

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn:

17. Jänner. Verkehr auf der Localbahn Königshan—Schatzlar wieder eröffnet.

Eisenbahn Wien—Aspang:

18. Jänner. Wegen Schneeverwehungen in der Strecke Wien—Biedermannsdorf wird der Personenverkehr nur in der Strecke Biedermannsdorf—Aspang, mit Ausnahme der Züge 22, 2, 9 und 29, aufrecht erhalten. In der Strecke Wien—Klein-Schwechat verkehren die Züge mit Verspätungen. Güterverkehr ganz eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnen ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 30. December 1892, Z. 75.396, der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn-Actiengesellschaft für eine von der Station Török-Becse-Franyova der Linie Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek abzweigende und diese, nach Ueberbrückung der Theiss, in der Endstation Ó-Becse mit der Linie Szabadka (Maria-Theresiopel) der Linien Szabadka—Zenta—Ó-Becse der Bács-Bodroger Comitatsbahnen, die der Linien Szabadka—Baja, Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad und Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány, verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 30. November 1892, Z. 81.170, dem Budapester Advocaten Béla Hegedüs für eine vom Ó-Miskolczer Bahnhofe der Station Miskolcz der Linien Bndapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa, Fülek—Miskolcz und Püspök-Zadány—Miskolcz ausgehende und bis zum Badeorte Tapolcza führende schmalspurige Localbahn, auf die Daner eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 30. November 1892, Z. 81.947, der Poprad-völgyer (Popradthaler) Localbahn-Actiengesellschaft für eine von der Stadt Podolin ausgehende und über die Gemarkung der Gemeinden Gnézda und Ó-Lublo bis zur Endstation Orló der Linie Abos—Orló der kgl. Ungar. Staatsbahnen führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 30. December 1892, Z. 86.747, dem Budapester Einwohner Theodor Löwenfeld für eine von der Station Kralován der Linie Oderberg—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende, über Pármicza, Nagyfalu, Kis-Biszterecz, Alsó-Kubin, Arva-Varalja, Alsó-Lehota, Felsö-Lehota, Paraszt-Dubova, Dluha, Kriva, Podbjel, Niszna, Krasznahorka und die Gemarkung der Gemeinde Turdossin bis Trotzena, eventuell nach Ueberbrückung der Jelesna über die Gemarkung der Gemeinde Podcvervena oder über Ljesczek und Hladovka und die Gemarknng der Gemeinde Chocholow bis zur ungarisch-galizischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Strassenbahn mit Pferdebetrieb in Nagy-Becskerek. (Ertheilung der Vorconcession.) Die Comitatsbehörde des Torontáler Comitates hat der Speditionsfirma Wechsler & Darvas die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine im Bereiche der Commune Becskerek zu erbauende Strassenbahn mit Pferdebetrieb ertheilt.

Fünfkirchen—Barcser Eisenbahn. (Uebernahme des Betriebes durch die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.) Wie aus Budapest berichtet wird, sind die zwischen dem kgl. ungar. Handelsminister und der Direction der Fünfkirchen—Barcser Eisenbahn-Gesellschaft gepflogenen Verhandlungen am 26. December 1892 zum Abschlusse geführt worden, indem bei voller Aufrechterhaltnng des bisherigen Garantieverhältnisses seitens der Eisenbahndirection der auch ferner aufrecht bleibenden Actiengesellschaft — der Betrieb der Fünfkirchen—Barcser Linie vollständig der Direction der nngarischen Staatsbahnen übergeben wurde, womit auch die Uneingeschränkte Tarifhoheit der ungarischen Staatsbahnen zugestanden wurde. Ohne die eventuellen Lasten einer Verstaatlichung zu übernehmen, hat demnach auf Grund dieses zu Stande gekommenen Vertrages der Staat ganz freies Verfügungsrecht erhalten, so dass der wichtige Stapelplatz Barcs vom 1. Jänner 1893 ab vollständig in die Tarifpolitik des ungarischen Handelsministers wird einbezogen werden können. Die Eisenbahngesellschaft ist durch diese Regelung einer überaus verquickten Situation entgangen, da die provisorischen Verfügungen, welche

seit Verstaatlichung der Ofen—Fünfkirchner Eisenbahn bezüglich des Betriebes bestanden hatten, mit vielen Unzukömmlichkeiten verbunden wären. Die Actionäre erhalten unverkürzt den garantirten Zinsengenuss, selbstverständlich aber werden etwaige Ueberschüsse. die auch bald zu erwarten sind, zur Tilgung der geleisteten Garantievorschüsse zu verwenden sein.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einleitung eines Separat-Eilzuges von Budapest nach Rom mit direct verkehrenden Waggons.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass anlässlich des fünfzigjährigen Jubiläums des Papstes Leo XIII. am 16. Februar 1893 ein Separat-Eilzug von Bndapest nach Rom abgeht, und zwar mit direct bis Rom verkehrenden Waggons, so dass unterwegs ein Umsteigen überhaupt entfällt. Zu diesem Separatzuge werden zweierlei Billets ausgegeben, und zwar von Budapest via Agram, Fiume—Cormons, Florenz nach Rom und über dieselbe Route zurück, ferner solche Billets, mit welchen die Rückreise über Florenz—Bologna, Mailand, Venedig, Triest, Pragerhof stattfindet. Preise dieser Billets I. Classe 140 fl., II. Classe 110 fl., beziehungsweise I. Classe 150 fl., II. Classe 118 fl. inclusive der fünftägigen gänzlichen Verpflegung in Rom. Die Billets, mit welchen die Rückfahrt mit allen gewöhnlichen Zügen erfolgen kann, sind 60 Tage giltig. Bei der Rückfahrt ist das Unterbrechen der Reise überall zulässig.

— (Einstellung des Wechselverkehrs zwischen den Budapester Bahnhöfen.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit Rücksicht auf die Waarenüberfüllnng in den Budapester Stationen, namentlich am Westbahnhofe, die Waarenaufnahme im Verkehr sämmtlicher Bahnhöfe untereinander vom 2. Jänner angefangen bis auf Weiteres eingestellt wird.

Ungarische Eisenbahnen. (Entwicklung des Verkehrsnetzes im Laufe des Jahres 1892.) Im Laufe des Jahres 1892 wurden neun Eisenbahnlinien mit insgesammt 117·156 km dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar:

1. Die 4·49 km lange Linie Türje-Zala—Szent-Gróth, eine von der Station Türje der Linie Boba—Csáktornya der Transdanubischen Localbahnen, d. i. der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linien Pozsony-Ujvaros — Szombathely (Pressburg - Neustift — Steinamanger), Boba—Csáktornya, Ukk—Tapolcza und Zala-Szent-Iván—Zala-Egerszeg, abzweigende Flügelbahn der Ersteren.
2. Brasso (Kronstadt)—Bertolan—Hoszúfalu, eine 14·9 km lange Theilstrecke der Háromszéker Localbahnen, d. i. der Linien Brassó — Sepsi - Szent - György — Kezdy-Vásárhely, Brassó—Zernest und Brassó—Bertolan—Hoszúfalu.
3. Kesmárk—Szepes-Béla, eine 8·3 km lange Fortsetzung der Poprádthalbahn, d. i. der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Linie Poprád-felka—Kesmárk.
4. Tokod—Annavölgy—Sárisáp, eine 8·35 km lange Flügelbahn der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Esztergom (Gran)—Almás-Füzitö.
5. Petrozsény—Lupény, eine 18·13 km lange Fortsetzung der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Piski—Petrosény.
6. Nagyszeben (Hermannstadt) — Nagy - Talmács — Felek, eine 32·186 km lange Fortsetzung der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Kis-Kapus—Nagyszeben (Klein-Köpisch—Hermannstadt) und Theilstrecke der Linie Nagyszeben—Vörös-Torony-Szoros (Hermannstadt—Rothenthnrmpass).
7. Igló-Löcse—Löcse, die 3·5 km lange Verbindnng zwischen der Station Igló-Löcse der Linie Oderberg—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Stadt Löcse (Leutschau), sowie Theilstrecke der projectirten Localbahn Igló-Löcse—Kesmárk.
8. Die im Betriebe der Direction der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft stehende Localbahn Haraszti—Ráczkeve, die 20 km lange Fortsetzung der von obgenannter Gesellschaft betriebenen Localbahn Budapest—Haraszti, welche mit Ueberbrücknng des Sorokzárer Donauarmes in den Bereich der Insel Csepel führt. (Approvisionirungsbahn.)
9. Die 7·3 km lange linksuferseitige Theilstrecke der Budapester Ringbahn, im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.

Mehrere bereits begonnene Eisenbahnlinien sind im Bau verblieben und dürften voranssichtlich im Laufe des Jahres 1893 zur Eröffnung gelangen.

Eine grössere Anzahl projectirter Localbahnen ist bereits trassirt, und haben bezüglich mehrerer derselben bereits auch die Concessionsverhandlungen stattgefunden, so dass, nachdem nun auch die im Interesse ihrer Realisirung eingeleiteten Finanzirungsfragen im Gange sind, deren Ausbau als gesichert zu betrachten ist.

Eine der wichtigsten unter diesen ist die als Erstclassige Hauptbahn zu erbauende Linie Marmaros-Sziget—Sziget-Körösmezö (nächst der ungarisch-galizischen Landesgrenze), welche auf österreichischem Gebiete ihre Fortsetzung bis Stanislau finden wird.

Budapester Localbahn-Unternehmung der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft. (Betriebsergebnisse im Jahre 1892.) Die Budapester Localbahn-Unternehmung der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft (Pferdebetrieb) hat auf ihren mit Dampfkraft betriebenen Localbahnen Budapest (Altofen)—Szent-Endre, Budapest (Ludoviceum)—Szent-Lörincz und Budapest—Soroksár—Haraszti (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 3 ex 1890), welche den Verkehr der Vororte und umliegender Ortschaften mit der Hauptstadt vermitteln, im Jahre 1892 günstige Einnahmen erzielt, indem sich dieselben von fl. 174.000 auf fl. 200.000 erhöht haben. Die Unternehmung selbst hat im abgelaufenen Jahre keine Bauthätigkeit entwickelt, sie hat jedoch einen nicht unbedeutenden Zuwachs durch die am 6. November eröffnete Haraszti-Ráczkeveer Vicinalbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 133 ex 1892) erfahren, deren Betrieb die Budapester Localbahnen übernommen haben. Der Betriebsvertrag sichert der betriebsführenden Unternehmung einen 50percentigen Antheil an den Brutto-Einnahmen, welche zumindest die Selbstkosten decken müssen. Das Resultat der ersten zwei Monate kann für die neue Bahn als zufriedenstellend bezeichnet werden. Zu erwähnen ist noch, dass am 1. September des abgelaufenen Jahres ein Anschluss zwischen der Szt.-Endreer Vicinalbahn und der Ofner Ringbahn hergestellt wurde und dass die Station Altofen-Filatoridamm für den gemeinschaftlichen Dienst der Vicinalbahn und Ringbahn eingerichtet wurde. Es wird dies unzweifelhaft eine belebende Wirkung auf den Frachtenverkehr der St.-Endreer Bahn üben.

Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb. (Betriebsresultate im Jahre 1892.) Die Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit Pferdebetrieb hat auf ihrem Betriebsnetze im abgelaufenen Jahre ein befriedigendes Resultat ergeben. Denn obgleich die im Monate September eingetretene Epidemie im letzten Viertel des Jahres die gesammten Erwerbsverhältnisse der Hauptstadt selbst in der ungünstigsten Weise beeinflusste, und namentlich eine lähmende Wirkung auf den localen Verkehr ausübte, so erreichten die Einnahmen aus dem Personenverkehr die Summe von fl. 1,596.000, was gegenüber dem Vorjahre einem Mehrergebnisse von fl. 74.000 entspricht, wobei hervorzuheben ist, dass die Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe nunmehr ihre Concurrenz in ausgiebiger Weise entfaltet. Im abgelaufenen Jahre ist keine Erweiterung des Netzes zu verzeichnen, und war das Hauptbestreben der Leitung dahin gerichtet, die Intensität des Verkehres zu heben, wesentliche Verbesserungen am Bahnkörper und den Waggons vorzunehmen. An neuen Projecten ist hervorzuheben eine Verbindungslinie durch die Wesselényigasse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 66 ex 1892), welche den Zweck hat, einen prompteren Verkehrsdienst für die Kerepeserstrasse zu ermöglichen, namentlich auch um den Anforderungen des Publicums an Sonn- und Feiertagen besser zu genügen.

Slavonische Localbahn-Actiengesellschaft. (Constituirende Versammlung.) Am 29. December 1892 fand in Eszék unter Vorsitz des Obergespans Svetosar Kussevich die constituirende Versammlung des Actionscomité der demnächst zu gründenden „Slavonischen Localbahn-Actiengesellschaft" statt. Der Zweck der neuen Gesellschaft, an deren Financirung in- und ausländische Finanzgruppen, darunter die Berliner Firma Otterborg, participiren werden, ist die Förderung des Localbahnbaues im Bereiche Slavoniens und Schaffung von Anschlüssen projectirter, sowie bereits bestehender slavonischer Bahnen an die Nachbarbahnen im Bereiche Ungarns und Croatiens.

Ausland.

Deutsches Reich. (Bahneröffnungen im Jahre 1892.) Das Deutsche Eisenbahnnetz hat im Jahre 1892 durch Eröffnung neuer Linien einen Zuwachs von über 800 km erfahren, gegen rund 500 km im Jahre 1891, bezw. 1129 km im Jahre 1890. Die einzelnen Bahnverwaltungen nahmen, soweit der „Z. d.V. D. E.-V." bekannt, die folgenden Strecken in Betrieb:

1. Die Bayerischen Staatseisenbahnen:

am 15. März die Localbahn Hassfurt-Hofheim . . 15·49 km
am 16. Juli die Localbahn Cham-Kötzing . . . . 22·46 „
am 1. October die Localbahn Günzburg a. D.—Krumbach-Hürben . . . . 27·87 „
am 15. October die Strecke Röhrnbach-Freyung (Reststrecke der Linie Passau—Freyung) . . . 18·97 „
am 16. November die Localbahn Forchheim-Höchstadt a. A. . . . . 22·66 „
zusammen . 107·45 km

2. Die Brölthaler Eisenbahn:

am 20. Jänner die Theilstrecke Hennef—Buchholz (schmalspurig) . . . . 18·00 km
am 15. August die schmalspurige Strecke Buchholz (Westerwald)—Bennau (Thal)—Asbach (Westerwald), Schlussstrecke der Linie Beuel (Rheinufer)—Hennef (Sieg)—Asbach (Westerwald) . 4·70 „
zusammen . 22·70 km

3. Die Centralverwaltung für Secundärbahnen (H. Bachstein):

am 17. August die Strecke Mainz—Gonsenheim—Finthen (schmalspurig) . . . . 9·10 km
am 20. October die Strecke Donaueschingen—Hüfingen—Hammereisenbach (Theilstrecke der Bregthalbahn) . . . . 18·90 „
zusammen . 28·00 km

4. Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen:

am 4. Jänner die Strecke Altkirch—Pfirt . . . . . 23·84 km
die Strecke Hayingen — Algringen (Seitenlinie der Bahnstrecke Diedenhofen—Fentsch) . 4·45 „
und die Strecke Saarburg — Alberschweiler (Seitenlinie der Bahnstrecke Strassburg—Deutsch-Avricourt) . . . . 16·27 „
am 1. Juni die Strecke Oberhammer—Valerysthal-Dreibrunnen (Seitenlinie der Bahnstrecke Saarburg—Alberschweiler) . . . . 9·42 „
zusammen . 53·98 km

5. Die Gernrode—Harzgeroder Eisenbahn:

am 1. Mai die Strecke Stiege—Hasselfelde (schmalspurig) . . . . 4·90 km

6. Die Localbahn-Actiengesellschaft in München:

am 10. April, bezw. 1. Juni die Anschlusstrecke München (Isarthalbahn)—Thalkirchen . . . . 2·30 km
am 14. October die Strecke Zirndorf—Cadolzburg (Endstrecke der Localbahn Fürth-Zirndorf-Cadolzburg) . . . . 7·80 „
zusammen . 10·10 km

7. Die Pfälzischen Eisenbahnen:

am 1. December die Localbahn Rohrbach-Klingenmünster . . . . 9·46 km

8. Die Preussischen Staatseisenbahnen, und zwar:

a) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona:
am 15. Juni die Strecke Tondern — Hoyer-Schleuse . . . . 13·34 km
am 1. October die Strecke Schmiedendorf—Lütjenburg . . . . 0·63 „
am 15. October die Strecke Tönning—Garding 10·59 „
zusammen . 24·56 „

b) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin[1]):
am 1. Mai eine Strecke der Berliner Ringbahn bei Wilmersdorf-Friedenau . . . . 1·57 km
am 1. Juni die Strecke Zielenzig—Meseritz . . 35·86 „
am 20. December die Strecke Wriezen—Jädickendorf . . . . 33·93 „
zusammen . 71·36 km

c) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau[2]):
am 1. Jänner die Strecke Lublinitz—Herby . . 16·43 km
am 16. Mai die Strecke Poppschütz—Waltersdorf (Reststrecke der Nebenbahn Freystadt N./Schl.—Waltersdorf . . . . 7·74 „
zusammen . 24·17 km

d) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg[3]):
am 15. Juni für den Personenverkehr und am 1. November für den Gesammtverkehr die Strecke Memel—Collaten (Theilstrecke der Linie Memel—Bajohren) . . . . 9·28 km
am 15. Juli die Strecke Gollnow—Wollin . . . 45·95 „
nebst der Abzweigung Wietstock—Cammin . . 16·64 „
am 15. October die Strecke Mogilno—Strelno . 16·30 „
am 1. November die Strecken Collaten—Bajohren (Reststrecke der Linie Memel—Bajohren) . 11·35 „
die Strecke Tilsit—Ragnit . . . . 13·17 „
und die Strecke Stallupönen-Pillkallen . . 17·69 „
(Theilstrecken der Linie Tilsit—Stallupönen)
zusammen . 130·38 km

e) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld:
am 1. Juli die Strecke Oberbrügge—Meinerzhagen (Theilstrecke der Nebenbahn Brügge-Dieringhausen) . . . . 12·60 km
am 1. December die Strecke Meinerzhagen—Marienheide (Fortsetzung der Bahnlinie Hagen—Brügge—Meinerzhagen) . . . . . 9·10 „
zusammen . 21·70 km

f) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt:
am 1. November die Strecke Ohrdruf—Gräfenroda (Fortsetzung der Stichbahn Gotha—Ohrdruf) . . . . 18·40 km
am 3. November die Strecke Schmalkalden—Floh-Seligenthal (Theilstrecke der Bahnlinie Schmalkalden—Klein-Schmalkalden . 5·35 „
am 19. December die Strecke Georgenthal—Tambach (Stichbahn der Nebenbahn Gotha-Gräfenroda) . . . . 6·21 „
zusammen . 29·96 km

g) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M.[4]):
am 15. Mai die Strecke Weilmünster—Laubuseschbach (Reststrecke der Linie Weilburg—Weilmünster—Laubuseschbach) . . . . . 5·22 km

h) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover:
am 1. Juni die Bahnstrecke zwischen den Hafengeleisen in Bremerhafen und der Bahnstrecke Geestemünde—Bremerhafen . . . . 2·39 km

i) die kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Köln[5]):
am 1. Juni die Strecke Morsbach—Kohlscheid 5·94 km
und die Strecke Düren—Kreuzau . . . . 7·32 „
zusammen . 13·26 km

k) die kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln[6]):
am 1. Mai die Strecke Dillenburg — Strassebersbach . . . . 15·90 km
am 15. Juni die Strecke Norden—Norddeich . 5·75 „
zusammen . 21·65 km

l) die kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg:
am 1. October die Strecke Biederitz—Loburg . 26·51 km

---

[1]) Am 30. April ist auf der Strecke Eberswalde—Freienwalde das neu erbaute zweite Geleise, am 1. April auf der Strecke zwischen Schöneberg und Wilmersdorf-Friedenau das neu erbaute zweite, bezw. dritte und vierte Geleise; ferner am 28. Juni auf der Strecke Hirschberg—Jannowitz, am 2. Juli auf den Strecken Gross-Köris—Halbe und Vetschau—Cottbus, am 22. November auf den Strecken Jannowitz—Merzdorf und Halbe—Lübben, am 23. November auf der Strecke Merzdorf—Ruhbank, am 25. November auf der Strecke Lübben—Lübbenau und am 1. December auf der Strecke Lübbenau—Vetschau das zweite Geleise in Betrieb genommen worden. Die ganze Strecke von Königs-Wusterhausen bis Cottbus ist nunmehr zweigeleisig ausgebaut und im Betriebe. Ferner ist die seit dem 15. November 1891 dem Güter-Wagenladungsverkehr dienende 4·08 km lange Bahnstrecke Johannisthal—Niederschöneweide—Spindlersfeld am 1. April auch für den Personen-, Gepäcks- und Stückgutverkehr eröffnet worden.

[2]) Der Betrieb auf den Strecken Gleiwitz—Borsigwerk und Schoppinitz—Emanuelsegen wird seit dem 1. October nach dem Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands geführt. — Da die zur Verbindung der Haltestelle Louisenhain mit den Umladevorrichtungen an der Warthe hergestellte Drahtseilbahn seit ihrem Bestehen nur sehr wenig und im Jahre 1891 gar nicht mehr benützt worden ist, so ist dieselbe am 15. Februar ausser Betrieb gesetzt worden.

[3]) Am 15. Juli ist die bis dahin von der Altdamm-Colberger Eisenbahn-Gesellschaft betriebene, 22·84 km lange Anschlussstrecke Altdamm—Gollnow von der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg in Pachtbetrieb genommen worden. Die Strecke Bromberg—Fordon wurde unter Vermehrung der Betriebslänge um 6·56 km am 16. Juli in den Bahnhof Bromberg eingeführt.

[4]) Auf der Bahnstrecke Weisskirchen—Oberursel (2·79 km) ist am 28. Jänner das zweite Geleise in Betrieb genommen worden.

[5]) Am 9. August ist auf der Strecke Elsdorf—Morschenich, am 30. September auf der Strecke Wincheringen—Wellen und am 23. October auf der Strecke Kreuzgraben—Neunkirchen (Fischbachbahn) das zweite Geleise in Betrieb genommen worden. Die Strecke Köln—Bingerbrück wurde am 23. August unter Vermehrung der Betriebslänge um 0·66 km in den Bahnhof Köln H.-B. geleitet und am 28. November auf der Strecke Karthaus—Wasserbillig—Luxemburg der volle Nachtdienst eingeführt.

[6]) Auf der Strecke Schalke K.M.—Bismarck ist der Vollbetrieb nach den Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands am 5. December zur Einführung gelangt.

am 1. October (zunächst für den Güterverkehr) die Strecke Unseburg—Förderstedt (Schlussstrecke der Bahnlinie Etgersleben—Förderstedt) . . . . 8·10 km
zusammen . 34·61 km

9. Die Saal-Eisenbahn:
am 1. October die Strecke Pössneck—Oppurg (Schlussstrecke der Bahnlinie Orlamünde—Pössneck—Oppurg) . . . . 3·23 km

10. Die Sächsischen Staatseisenbahnen[7]):
am 2. Jänner die von der Bahnlinie Dresden—Leipzig abzweigende schmalspurige Strecke Oschatz—Strehla . . . . 11·30 km
am 1. Juni die Strecke Wolkenstein — Jöhstadt (Pressnitzthalbahn), schmalspurig . . . . . . 22·97 „
am 1. Juli die von der Bahnlinie Leipzig—Hof abzweigende Bahnstrecke Schönberg—Hirschberg 20·14 „
am 1. November die schmalspurige Strecke Taubenheim—Dürrhennersdorf (Abzweigung der Bahnlinie Bischofswerda—Zittau) . . . . 12·03 „
am 15. November die Strecke Falkenstein—Muldenberg (Abzweigung der Zwickau — Oelsnitzer Linie) . . . . 10·21 „
am 1. December die Strecke Wünschendorf (Wolfsgefärth) —Gera (Fortsetzung der Linie Weischlitz—Wünschendorf) . . . . 11·29 „
zusammen . 87·94 km

11. Die Werra-Eisenbahn:
am 1. Juli die Strecke Coburg—Rodach . . . . . 17·68 km

12. Die Württembergischen Staatseisenbahnen:
am 2. Juni die Strecke Reutlingen—Honau (Theilstrecke der Linie Reutlingen—Münsingen) . . 11·04 km
am 2. October die Localbahn Waldenburg—Künzelsau 12·16 „
am 8. October die Bahnstrecke Schiltach—Schramberg . . . . 8·76 „
zusammen . 31·96 km

13. Die Strassburger Strasseneisenbahn:
am 4. Jänner die Localbahn Kehl—Lichtenau—Bühl (Grossherzog Friedrich-Bahn), schmalspurig . . . . 39·10 km

Südamerika. (Argentinische Bahnen.) Nach dem letzten Jahresberichte des Generaldirectors der Argentinischen Eisenbahnen betrug die Gesammtlänge der Bahnlinien in der Republik Argentina mit Ende des Jahres 1891 7310 engl. Meilen, d. i. 11.762 km. Das Bahnnetz hat sich im genannten Jahre um 1600 engl. Meilen vergrössert, da mit Schluss des Jahres 1890 die Länge des Netzes nur 5710 Meilen, d. i. 9187 km betrug. Die Vermehrung der gesammten Bahnlänge resultirte theils aus der Vergrösserung des Netzes einzelner Bahnverwaltungen, als der Buenos Ayres- und Rosario-Bahn, der Centralbahn, der Entre Rios-Bahn, der Südbahn und der Santa Fe-Colonien-Bahn, theils auch aus dem Hinzutritte neuer Bahnen, d. i. der Bahia Blanca- und Nordwestbahn, der Rioja-Bahnen, der Santa Fe- und Cordoba-Bahn, der San Christobal- und Tucuman-Bahn, der Transandischen Bahn und der Rufino- und Villa Maria-Bahn.

Das Anlagecapital der Bahnen bezifferte sich im Jahre 1891 in Summa auf 76,900.000 £ gegen 68,800.000 £ im Jahre 1890.

Die Anlagekosten der Bahnen betrugen sohin im Durchschnitte ca. 10.500 £ per Meile, d. i. ca. 6500 £ per Kilometer.

Die Verkehrsergebnisse der Bahnen im Jahre 1891 müssen als ungünstig bezeichnet werden, da sowohl der Personen- als Güterverkehr schon seit mehreren Jahren trotz des stetigen und nicht unerheblichen Zuwachses an Bahnlänge theils eine relative, theils eine absolute Abnahme aufweist.

Der Verkehr sämmtlicher Bahnen erreichte folgende Ziffern:

	Personen	Frachten in Tonnen
1889	11,104.000	6,720.000
1890	10,067.000	5,465.000
1891	10,820.000	4,690.000

Die bezüglichen Einnahmen und Ausgaben waren:

	1889	1890	1891
Einnahmen Dollars	35,240.000	41,160.000	57,435.000
Ausgaben Dollars	24,410.000	27,780.000	39,260.000
Reineinnahmen Dollars	10,830.000	13,380.000	18,175.000

Die Betriebskosten sind von 70 pCt. im Jahre 1889 auf 68 pCt. im Jahre 1891 gefallen.

Die durchschnittliche Verzinsung des gesammten Anlagecapitals der Bahnen ist von 2·4 pCt. im Jahre 1889 auf 1·6 pCt. im Jahre 1890, und im Jahre 1891 sogar auf 1·3 pCt. gefallen.

Diese geringe Durchschnittsziffer rührt davon her, dass im Jahre 1891 von 27 Bahnlinien nicht weniger als 13 Bahnlinien Betriebsverluste aufwiesen. [„Railway News."]

[7]) Auf der von der Bahnstrecke Chemnitz—Zwickau abzweigenden Strecke St. Egidien—Hohlteich ist am 1. Mai der Vollbetrieb eingeführt worden.

Schiffahrt.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einstellung des Betriebes der Schiffe der Staatsbahnen auf der Save.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass der Verkehr der Dampfer ihrer Schiffahrts-Unternehmung zwischen Sabatz und Mitrovitz wegen Eisganges mit dem 1. Jänner auch eingestellt werden musste. Durch diese Verfügung ist derzeitig bis auf Weiteres der gesammte Schiffsverkehr der kgl. Ungarischen Staatsbahnen eingestellt.

Preussen. (Schiffbarmachung der Fulda.) Für die Schiffbarmachung der Fulda von Cassel bis Minden ist, wie der deutsche Reichsanzeiger meldet, das Verfahren behufs Enteignung des zum Baue der Schleussenanlagen und Wehren erforderlichen Grundes und Boden, soweit der Regierungsbezirk Cassel in Frage kommt, fast ganz zum Abschlusse gelangt, so dass der Beginn der eigentlichen Bauausführung erfolgen kann, sobald es die Witterung gestattet. Einzelne Hochbauten sind bereits in Angriff genommen und theilweise unter Dach gebracht; mit den Ausschachtungen und der Anschüttung eines Dammes für die Hafenanlagen bei Cassel ist begonnen worden.

Oceandampfer. (Anzahl derselben.) Die Zahl der dem Weltverkehre dienenden Dampfschiffe und deren Tonnengehalt ist nach Angaben des Bureau „Veritas" für die wichtigsten Schiffahrts-Gesellschaften folgende:

Name der Gesellschaft	Zahl der Schiffe	Tonnengehalt der Schiffe
British India of Glasgow / British India Steam Navigation Co. / British India Assoc. Steamers	103	239.635
Peninsular und Oriental Steamship Co.	36	216.887
Compagnie des Messageries Maritimes	61	202.522
Norddeutscher Lloyd in Bremen	65	197.169
Navigazione generale Italiana	106	170.755
Compagnie générale transatlantique	66	167.487
Hamburg-Amerikanische Packetschiffahrts-Ges.	56	165.442
Wilson Linie	86	158.089
Oesterr. Lloyd	73	128.359
Allan Linie	39	123.038
Spanische Compania transatlantica	34	94.163
White Star Linie	20	95.370
Cunard Linie	26	85.913

Verschiedene Mittheilungen.

Internationaler Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Verkehr. (Gebührenfreiheit der dem internationalen Frachtbriefe beizugebenden Zolldocumente.) Ueber eine Anfrage, ob die mit der Bezeichnung „Zolldocumente" versehenen Frachtbriefe, welche im Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Frachtverkehre neben dem stempelpflichtigen internationalen Frachtbriefe (Frachtbrief nebst Frachtbrief-Duplicat) für jede Sendung zur Anwendung und mit dem internationalen Frachtbrief zugleich in Verkehr gelangen, der Stempelpflicht unterliegen, hat das k. k. Finanzministerium unterm 25. December v. J., Z. 47.889, die Entscheidung getroffen, dass diese als Zolldocumente bezeichneten Schriftstücke in Folge dieser Bezeichnung und nach dem Zwecke ihrer Ausstellung als gebührenpflichtige Frachtbriefe, d. i. als Rechtsurkunden über den Frachtvertrag zwischen dem Absender und dem Frachtführer nicht angesehen werden können, sondern sich vielmehr als Documente, womit Waaren zufolge der Vorschriften des Verkehres auf dem Transporte oder beim Umsatze versehen sein müssen, darstellen und als solche im Sinne der Tarifpost 102, lit. e des Gebührengesetzes vom 9. Februar 1850, R.-G.-Bl. Nr. 50, die bedingte Gebührenfreiheit insolange geniessen, als von denselben kein anderer als der erwähnte Gebrauch gemacht wird. [H.-M.-Z. 1507.]

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. Februar 1893 tritt der I. Nachtrag zum Tarife, Theil IV, 2. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. März 1890, in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Neue Frachtsätze;

II. Abänderung der Lieferzeit-Tabelle;

III. Abänderung, bezw. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen gratis zu beziehen.

Wien, am 14. Jänner 1893. [48]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages VI zu Theil II, Tarifheft Nr. 2.

Am 1. Februar 1893 tritt der VI. Nachtrag zu Theil II, Tarifheft Nr. 2, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres, giltig vom 1. September 1886, in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag bringt die Ausserkraftsetzung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. VIII (Eier etc.) — ausgenommen die Taxen im Verkehre mit Fehértemplon, Krivány-Gyetva, Palota, Pétervárad, Pozsony und Predeal, welche noch bis 31. März 1893 in Giltigkeit verbleiben — zum Ausdrucke.

Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1893. [49]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

Einführung eines Nachtrages IV.

Mit 1. Februar 1893 gelangt zu dem vom 1. Februar 1890 giltigen Tarife für den bezeichneten Verkehr der Nachtrag IV zur Einführung.

Der Nachtrag enthält einen neuen Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen und Eisenwaaren, sowie einen neuen Ausnahmetarif Nr. 9 für Petroleum und Mineraltheer, ferner eine Abänderung der Bestimmungen im Ausnahmetarife Nr. 4.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 Pfg. = 10 kr. ö. W. per Stück erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1893. [50]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Februar 1893 tritt der II. Nachtrag zum Tarife, Theil IV, 1. Heft, vom 1. März 1890 in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aufnahme der Station Bruck-Fusch als Reexpeditionsstelle;

II. Frachtsätze für die Station Vöcklamarkt;

III. Abänderung der Lieferzeit-Tabelle;

IV. Abänderung, bezw. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen gratis bezogen werden.

Wien, am 14. Jänner 1893. [51]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Tarif-Theil I.

Die in der Nummer 142 dieses Blattes vom 10. December 1892 angekündigte Abtheilung B des Theiles I für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände ist nunmehr erschienen.

Hiedurch werden die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification (Abschnitt B), sowie der Nebengebührentarif (Abschnitt C), enthalten in dem Theile I für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände vom 1. Juni 1890 und in dessen Nachträgen I—IV, aufgehoben.

Die bezeichneten Abschnitte B und C des bisherigen Theiles I bleiben jedoch für den Bayerisch-Belgisch-Englischen Güterverkehr, soweit hiebei der Verkehr mit der grossen englischen Ostbahn in Betracht kommt (Verbandsgütertarif, Theil II, vom 15. Mai 1891) noch in Kraft.

Wien, am 16. Jänner 1893. [52]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Norddeutsch-Serbischer Eisenbahnverband.

Tarifbestimmungen und Güterclassification.

Trotz der mit 1. Jänner 1893 zur Einführung gelangten neuen reglementarischen Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits, behalten die Bestimmungen und die Güterclassification u. s. w. des mit 31. December 1892 für die Güterverkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Niederlande einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits ausser Kraft getretenen Theiles I vom 1. August 1888, bezw. des Nachtrages V hiezu vom 1. August 1892, im obenbezeichneten Eisenbahnverbande auch fernerhin Geltung und sind die für diesen Eisenbahnverband bisher in Verwendung gestandenen Frachtbrief-Formulare auch fernerhin zu verwenden.

Wien, am 16. Jänner 1893. [53]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes für Getreide etc.

Mit 1. Februar 1893 gelangt der Tarif, Theil II, Heft 1, für Getreide etc. im Verkehre zwischen den Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen (einschliesslich der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen stehenden Localbahnen), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und der k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen, Nieder- und Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Tirol und Vorarlberg), der Localbahn Gleisdorf-Weiz, sowie der Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Tiroler Linie und südlich Wien gelegenen Stationen) der k. k. pr. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn und der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang andererseits zur Einführung und wird mit diesem Tage der gleichnamige Ausnahmetarif (Heft 1) vom 1. November 1891 sammt Nachtrag I vom 1. December 1891 aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen käuflich zum Preise von fl. 2.— ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 15. Jänner 1893. [54]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife für die Linie Liesing—Kaltenleutgeben.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1893 kommt der Nachtrag IV zu den ab 18. August 1883 giltigen Tarifen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für die Linie Liesing—Kaltenleutgeben zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 15 kr. pro Exemplar bei der commerciellen Direction und im Wege der Stationen erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1893. [55]

Localbahn Spielfeld-Radkersburg.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1893 kommt der Nachtrag II zu den seit 1885 giltigen Bestimmungen über Anwendung des Südbahn-Tarifes für den Verkehr auf der Localbahn Spielfeld-Radkersburg zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 5 kr. pro Exemplar bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und im Wege der Stationen erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1892. [56]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Localbahn Radkersburg-Luttenberg.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1893 kommt der Nachtrag I zu den seit 1890 giltigen Bestimmungen über die Anwendung des Südbahn-Tarifes für den Verkehr auf der Localbahn Radkersburg-Luttenberg zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 5 kr. pro Exemplar bei der commerciellen Direction der gefertigten Verwaltung und im Wege der Stationen erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1893. [57]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Anschlussverkehr zwischen Stationen der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1893 kommt der Nachtrag I zu dem seit 1890 giltigen Tarife für den Anschlussverkehr zwischen Stationen der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 2 kr. pro Exemplar bei der commerciellen Direction der gefertigten Verwaltung und im Wege der Stationen erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1893. [58]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch als betriebführende Verwaltung der Localbahn Radkersburg-Luttenberg.

K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Einführung eines Nachtrages zu den allgemeinen Tarifen.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1893 kommt der Nachtrag II zu den seit 1. October 1879 giltigen allgemeinen Tarifen zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes und des Nachtrages I.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 15 kr. pro Exemplar bei der commerciellen Direction der gefertigten Verwaltung und auch im Wege der Stationen erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1893. [59]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Einführung eines Tarifnachtrages im Localverkehre.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1893 kommt der Nachtrag I zu Theil II vom 1. Jänner 1890 — besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgüter-Transport im Localverkehre — zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 5 kr. pro Exemplar bei der commerciellen Direction der unterfertigten Verwaltung und auch im Wege der Stationen erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1893. [60]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Localbahn Cilli-Wöllan.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1893 kommt der Nachtrag II zu den Tarifen für Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachten-Transport auf der Localbahn Cilli-Wöllan zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen des Haupttarifes und des Nachtrages I.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 5 kr. pro Exemplar bei der commerciellen Direction der gefertigten Verwaltung und auch im Wege der Stationen erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1893. [61]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als betriebführende Verwaltung.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Aufnahme der Station Olszanica.

Mit 1. Februar 1893 wird die Station „Olszanica" in den ab 1. August 1892 giltigen Ausnahmetarif für den obgenannten Kohlenverkehr einbezogen.

Die Frachtberechnung erfolgt in der Weise, dass an die im genannten Ausnahmetarife, Seite 7 und 8, verzeichneten Frachtsätze bis zum Scheitlpunkte A der Betrag von 40 kr. per 100 kg anzustossen ist, wodurch sich die jeweiligen Gesammt-Frachtsätze ergeben.

Wien, am 16. Jänner 1893. [62]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. März 1893 tritt für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn über Bodenbach-Aussig-Komotau ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe enthält unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. April 1891 besondere Bestimmungen und geänderte Fahrpreise in Kreuzern österr. Währung für einfache Personenzugs-Fahrkarten.

Exemplare dieses Tarifes sind zum Preise von 10 kr. bei den betheiligten Stationen und bei der Direction der Böhmischen Nordbahn erhältlich.

Prag, am 15. Jänner 1893. [63]

Die Direction der k. k. pr. Böhmischen Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für Warnsdorf-Brünn, resp. Olmütz.

Die im Sächsisch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandstarife, Theil II, Heft 5, giltig vom 1. Juni 1892, enthaltenen Frachtsätze für Warnsdorf (kgl. Sächsische Staatsbahn) einerseits und Brünn, sowie Olmütz (Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) andererseits, gelten insoweit sie billiger sind als die derzeit im Oesterreichischen Eisenbahnverbande bestehenden Frachtsätze auch für den Verkehr zwischen Warnsdorf (k. k. priv. Böhmische Nordbahn) einerseits und den genannten Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits im Rahmen des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Die tarifarische Durchführung dieser Verfügung wird durch die geschäftsführende Verwaltung veranlasst werden.

Prag, am 15. Jänner 1893. [64]

Die Direction der k. k. priv. Böhmische Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.

Ermässigung für leer retourgehende Bierfässer.

Für die von den Stationen der Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. leer retourgehenden Bierfässer wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893, eine 50percentige Ermässigung vom Stückgut-Frachtsatze unter der Bedingung gewährt, dass dem diesbezüglichen Frachtbriefe der Original-Frachtbrief für die im vollen Zustande die Bahn passirten Fässer beigegeben wird.

Bozen, am 1. Jänner 1893. [65]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.

Aenderung der Bahnhofverhältnisse in Wien; Tarife.

Mit 23. Jänner 1893 wird die Station Gaudenzdorf der Localbahn Wien—Wr.-Neudorf für den Personen- und Güterverkehr aufgelassen.

Bis zur Eröffnung der Strecke Meidling (Südbahnhof)—Matzleinsdorfer Viaduct im V. Bezirke findet der Personenverkehr nur zwischen Meidling (Südbahnhof) und Wr.-Neudorf statt.

Der Frachtenverkehr wird vom obigen Tage ab vom neuen Frachtenbahnhofe in Matzleinsdorf (vis-à-vis dem Kohlenbahnhofe der k. k. priv. Südbahn) activirt.

Eine Aenderung der Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern findet vorläufig nicht statt. Die in diesen Tarifen enthaltenen allgemeinen Tarifbestimmungen bleiben jedoch nur insoweit aufrecht, als sie nicht den Bestimmungen des vom 10. December 1892 giltigen neuen Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder widersprechen.

Mit 1. Februar 1893 gelangt ein neuer Tarif für den Personen-, Gepäcks-, Express-, Eil- und Frachtgüterverkehr zur Einführung, durch welchen die bisherigen Tarife ausser Kraft gesetzt werden.

Wien, am 15. Jänner 1893. [66]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
170	Buschtěhrader Eisenbahn		Eiserne Transmissionstheile bis 8 m Länge; Zerlegte Dampfmaschinen, Dampfkessel, Maschinentheile von Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen — auf einem Wagen verladen	Prag (Bubna) (B.E.B.)	Königsberg-Maria Kulm	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der thatsächlich belasteten Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diese Artikel geltenden Tarifbestimmungen. 3. Diese Sendungen müssen zur Erweiterung, bezw. Einrichtung einer Baumwollspinnerei und Weberei in Liebanthal bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	Kreuzer ö. W. 61·1 *)	37·8 *)	23·3	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe und bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche den Rückvergütungsstempel der B.E.B. nicht tragen und nicht zurückgestellt werden; selbe sind bis spätestens Ende Jänner 1894 vorzulegen	*) Für jeden erforderlich werdenden Sicherheitswagen ist noch die Gebühr von 8 kr. ö. W. pro km zu entrichten. Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf Frachtrückvergütung
				Prag (Smichow) (B.E.B.)					61·8 *)	38·1 *)	23·7			
			Eiserne Träger bis 8·2 m Länge	Altkladno					57·0 *)	36·0 *)	21·0			
				Komotau transit (D.B.E.)					31·7 *)	24·3 *)	7·4			
			Eiserne Säulen, sowie eiserne Gusswaaren, auf einem Wagen verladen	Altkladno					57·0	36·0	21·0			
			Kalk und Cement	Prag (Smichow) (B.E.B.)					38·1	32·1	6·0			
			Chamotteplatten der Classe C	Rakonitz (B.E.B.)					31·7	25·6	6·1			
171	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Grubenholz und Klotzholz bei Verwendung von zwei Wagen zu dessen Beförderung	Friedland	Ostrau-Witkowitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für die Summe des Ladegewichtes der verwendeten zwei Wagen nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Allgemeine Tarife und Tarifbestimmungen (Theil II) für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden, dann Eil- und Frachtgütern	Verschieden	kr. ö. W. Noten 14·5	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane
				Friedek-Mistek						9·5				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg kr. ö. W. a)	b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
172	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Arad	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Bei Anfgabe von, hezw. Frachtzahlung für a) mindestens 5000 kg, b) „ 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verband, Theil II — Tarifheft 4	Verschieden	125	111	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Die Frachtsätze für Budapest gelten von den Stationen Budapest-dunaparti teherpályaudvar, Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipótváros, Budapest-nyugoti pályandvar, Budapest déli vasut und Ó-Buda-Filatori-gát
				Baja						119	107				
				Brassó						202	162				
				Budapest*)						56	49				
				Czegled						77	69				
				Debreczen						119	107				
				Derestye-Hétfalu						203	163				
				Eperjes						—	129				
				Kassa						130	114				
				Kolozsvár						156	131				
				Lugos						149	127				
				Maros-Vásárhely						175	143				
				Mezőhegyes						136	124				
				Miskolcz						109	99				
				Nagyvárad						123	110				
				Ötvenes						133	119				
				Szeged						109	99				
				Szeged-Rókus						112	102				
				Szőreg						112	102				
				Temesvár-Gyárváros						136	119				
				Temesvár-Jozsefváros						136	119				
				Uj-Arad						128	113				
				Versecz						151	128				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz: Pro Quadratmeter der Ladefläche des verwendeten Wagens kr. ö. W. I.	II.	III.	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
173	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Lämmer (bei Beförderung in Etage-Wagen)	Apahida	I. Wien St E.G. II. Wien St. Marx III. Wien K.E.B. transit	Frachtzahlung für den ganzen Flächenraum der zum Transporte verwendeten Eisenbahnwagen nach Massgabe der an der Längsseite der Wagen befindlichen Auschriften. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des im Localtarife der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (Theil II) enthaltenen Ausnahmetarifes VII, sowie die im Tarife, Theil IV — Heft 1 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 15. März 1892 enthaltenen speciellen Tarifbestimmungen massgebend	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandtarif, Theil IV — Heft 1	Verschieden	444	456·3	461·8	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Agostonfalva						568	580·3	585·8				
				Brassó						592	604·3	609·8				
				Derestye-Hetfalu						597	609·3	614·8				
				Felvincz						474	486·3	491·8				
				Maros-Vásárhely						499	511·3	516·8				
				Mező-Méhes						514	526·3	531·8				
				Virágosvölgy						454	466·3	471·8				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
174	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle, Coake und Briquetts	Segen-Gottes	I. Budapest-dunaparti teherpalyaudvar, Budapest-Józsefváros, Budapest-Lipotvaros, Budapest-nyugoti p. u., Kőbánya alsó es felső pályaudvar	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch his Ende December 1893	Localgütertarife	Keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. ad I. 57		Im Kartirungswege		
					II. Budapest déli vasut, Ó-Buda-Filatori-gát					ad II. 62				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
175	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güterclassification des Theiles I in die Classe A, resp. B eingereiht sind		Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Bei Aufgabe: a) in beliebigen Gewichtsmengen b) in Gewichtsmengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen c) in Gewichtsmengen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen } oder Frachtzahlung für diese Gewicht	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Tarif Theil II — Heft 4	Verschieden	Kreuzer ö. W. a) b) c)	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Aufladen der Sendungen im Gewichte von 10000 kg, sowie von Gegenständen, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. — Bei Aufgabe derartiger Artikel von mehr als 6·3 Meter Länge sind die in den „gemeinsamen Bestimmungen (Tarif, Theil I)" enthaltenen diesbezüglichen Bestimmungen massgehend. *) In den Frachtsätzen für Anina, Ózd und Zólyom-Brézó ist die im Localtarife der kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Abschnitt VIII., Punkt IV., VI., bezw. IX. festgesetzte Zuschlaggebühr bereits enthalten
				Alkenyer						181 / 163 / 101				
				Anina*)						187 / 169 / 106				
				Kalán-Zeykfalva						178 / 160 / 99				
				Lissava						181 / 163 / 101				
				Nemét-Bogsán						170 / 153 / 95				
				Oravicza						180 / 162 / 100				
				Ózd*)						130 / 117 / 75				
				Salgó-Tarján						102 / 92 / 59				
				Tornalja						127 / 114 / 72				
				Vajda-Hunyad						178 / 160 / 99				
				Zólyom						122 / 110 / 66				
				Zólyom-Brézó*)						142 / 128 / 76				
176	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Csány	den im Tarife, Theil III — Heft 1 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes enthaltenen Stationen der Linien der Böhm. Nordbahn Bakov—Rumburg, Böhm.-Leipa—Bodenbach, Bensen—Tannenberg, Kreibitz-Neudörfel—Warnsdorf und Röhrsdorf—Zwickau, ferner nach Stationen der Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Süddeutschen Verbindungsbahn Josefstadt-Jaroměř—Seidenberg, Eisenbrod—Tannwald, Altpaka—Trautenau und Reichenberg—Gablonz	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Tarif Theil III — Heft 1	Verschieden	Die im Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarife Theil III — Heft 1, giltig vom 1. August 1892 für Kassa enthaltenen Frachtsätze, gekürzt um 11 kr. ö. W. pro 100 kg	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden mit Rückvergütungsstempel noch nicht versehenen Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1894 einzusenden sind	
177	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum, raffinirt, Blau-, Grün-, Maschinen- und Erdöl, sowie Benzin aus Petroleum oder Naphta, in Fässern oder Reservoirwagen	Orsova	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II — Heft 4	Kreuzer ö. W. 189	105	84	Im Kartirungswege		
					Stadlau oder Floridsdorf-Donaufeld				188	104	84			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
178	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe C und des Special-Tarifes 2	Orsova Verciorova Toplecz	Budapest dunaparti teherpályandvar " -Fővárosi köz raktárak " -Józsefváros " -Lipótváros " -nyugoti pályaudvar " -déli vasut, Ó-Buda filatori gát	Auflieferung eines Minimalquantums von 1500 Tonnen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis Ende December 1893	Localtarif, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	kr. ö. W. 68 68 62	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche spätestens bis Ende März 1894 vorzulegen sind	
				Orsova Verciorova Toplecz	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)					98 98 92				
179	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Reps (für Sendungen, welche per Schiff nach Szeged gelangend, vom Schiffe direct in die Eisenbahnwagen verladen werden	Szeged, Umschlaggeleise am Theissufer	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen sind die für Güter des Special-Tarifes 1 giltigen Tarifbestimmungen massgebend	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende December 1893	Besteht kein directer Frachtsatz		94 Kreuzer ö. W.		Im Kartirungswege		In dem gewährten ermässigten Frachtsatze sind die Gebühren für die Umladung des Getreides und Repses vom Schiffe in die Eisenbahnwagen, für die Abwaage und Füllung in die Säcke, ferner für die durch die Szegeder Strasseenbahn zu bewerkstelligende Ueberführung vom Umschlaggeleise am Theissufer nach der Station Szeged-Rókus oder Szeged bereits enthalten
180	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. und ungarischen Eisenbahnverwaltungen (exclusive Südbahn), dann im Namen der Kaschau-Oderberger Bahn, sowie im Namen der k. u. k. Bosnabahn und der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	Drilch- und Rupfen-Emballagen in aufgetrenntem Zustande	Im Localverkehre, sowie im Oesterr. u. Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverkehre, dann im Verkehre mit der k. u. k. Bosnabahn und der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin		Bei Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife, bezw. Oesterr. und Oesterr.-Ungarische Verbandstarife		Frachtsätze des Specialtarifes 1		Im Kartirungswege		Bei den Sendungen müssen die k. k. Tabakfabriken als Absender und die kgl. ungar. Tabak-Einlösämter als Empfänger erscheinen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
181	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisenbahnfahrzeuge, Tender und Schneepflüge	Prag St.E.G.	Hohenstadt oder vice versa	Aufrechthaltung der für den Transport von Eisenbahnfahrzeugen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife		20 Mark pro Achse		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt sein und Dienststellen derselben in den bezüglichen Frachtbriefen als Absender und Empfänger angeführt erscheinen
				Prag (St.E.G., Oe.N.W.B.)	Olmütz St.E.G. oder vice versa					20 Mark pro Achse				
			Locomotiven	Prag St.E.G.	Hohenstadt oder vice versa				kr. 70·4	kr. 48·4	kr. 22·4			
				Prag St.E.G., Oe.N.W.B.	Olmütz St.E.G. oder vice versa				77·4	52·0	25·4			
			Inventargegenstände und Betriebsmaterialien der Classen I und II	Prag St.E.G.	Hohenstadt oder vice versa	Aufgabe in jedem Quantum als Frachtgut			Verschieden	77·4	Verschieden			
				Prag St.E.G., Oe.N.W.B.	Olmütz St.E.G. oder vice versa					86·0				
				Prag (Hrabovka) transit	Triebitz oder vice versa					67·4				
			Reservebestandtheile zu Locomotiven, Wasserstations-Einrichtungen und Betriebsmaterialien (als Wagenladungsgüter)	Prag St.E.G.	Hohenstadt oder vice versa	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen			Verschieden	57·6	Verschieden			
				Prag St.E.G., Oe.N.W.B.	Olmütz St.E.G. oder vice versa	5000				69·0				
				Prag St.E.G.	Hohenstadt oder vice versa	10000				48·4				
				Prag St.E.G., Oe.N.W.B.	Olmütz St.E.G. oder vice versa	10000				52·0				
			Kippen, Reitelketten, Militärmannschafts- und Pferde-Einrichtungsgegenstände	Prag St.E.G.	Hohenstadt oder vice versa	5000				57·6				
				Prag (Hrabovka) transit	Triebitz oder vice versa	5000				49·5				
				Prag St.E.G.	Hohenstadt oder vice versa	10000				48·4				
				Prag (Hrabovka) transit	Triebitz oder vice versa	10000				43·1				
			Gerüsthölzer	Prag St.E.G.	Hohenstadt				51·6	38·1	13·5			
182	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe und Rübenschnitte	Nezdenitz	Ungar.-Hradisch transit oder vice versa	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	11·3 kr. ö. W.	10·0 kr. ö. W.	1·3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
183	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisenschlacke	Segen-Gottes	Diversen Stationen	Die Sendungen müssen in Wagenladungen zur Aufgabe gelangen. Verwiegung auf der Geleisebrückenwaage	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Waaggebühr in Segen-Gottes pro Waggon in Kreuzern ö. W.: 60	40	20	Im Kartirungswege		
184	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Leere, gebrauchte Petroleumfässer	Klagenfurt S.B. Leoben S.B. Villach S.B.	Pardubic (St.E.G., Oe.N.W.B.)	Aufgabe von mindestens 60 Stück pro Frachtbrief und Wagen als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effectivgewicht unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif für den Verkehr Südbahn-Böhmen, Theil II, Heft 2, vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W.: 130 100 136	103·7 75·7 109·7	26·3 24·3 26·3	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Klagenfurt S.B. Leoben S.B. Villach S.B.	Elbeteinitz				130 100 136	106·8 78·8 112·8	23·2 21·2 23·2			
185	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	M a l z	Den im sächs.-ungar. Verband-Tarif-Anhang zu Heft 2, 3 und 5 aufgenommenen ungarischen Stationen	Den im sächs.-ungar. Verband-Tarif-Anhang zu Heft 2, 3 und 5 aufgenommenen deutschen Stationen und vice versa	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Sächsisch-ungarischer Verbandstarif-Anhang zu Heft 2, 3 und 5	Verschieden	*)	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Die bisher nur für die Artikel Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabricate giltigen Ausnahmetarife in den Anhängen zu den Tarifheften 2, 3 und 5 werden nunmehr auch auf den Artikel Malz ausgedehnt
186	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen, Werkzeuge und Eisenwaaren der Classen A und B	Prag St.E.G. Prag Oe.N.W.B. Prag K.F.J.B. Bubna St.E.G.	Wien St.E.G. transit (für Zenica in Bosnien)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1893	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des österr. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1893, bezw. Localtarif der St.E.G.	Diverse	kr. ö. W. Prag St.E.G., Prag Oe.N.W.B., Prag K.F.J.B.: 55 Bubna St.E.G.: 57		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen mit directen, nach Zenica in Bosnien lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen und zur Einrichtung der Stahl- und Eisenwerke daselbst bestimmt sein
187	St E.G.	Die für das Jahr 1893 im Publicationswege eingeführten Frachtbegünstigungen für Wagenladungsgüter, deren Austragung laut Publication im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Aufgabs-Recepisse zu erfolgen hat, gelangen mit der Abänderung zur Anwendung, dass an Stelle der Original-Aufgabs-Recepisse die bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe in Vorlage zu bringen sind												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
188	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Vegetabilische Oele	Genf transit	Innsbruck k.k.St.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen nachweislich von Marseille herstammen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1893.	Verschieden	Verschieden	kr. a) 30.40 b) 29.30		Im Kartirungswege		
					Salzburg k.k.St.B. und kgl.b.St.B.					a) 41.70 b) 37.30				
					Prag K.F.J.B. Prag B.W.B. Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) und Kralup B.E.B.					a) 54.10 b) 48.60				
189	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Güter aller Art	Burgau oder vice versa	Neudau	Bei Aufgabe beliebiger Mengen unter Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen und der vertragsmässigen Verpflichtung mit Ausnahme von mineralischer Kohle, alle Versendungen per Bahn zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	3·0 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
190	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kalk, gebrannt	Märzdorf	Wien Nordbahnhof	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Absender, bezw. die Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Directer Tarif für den Mähr.-Schles. Nachbarverkehr vom 1. Mai 1891	44·0 kr.	41·8 kr.	2·2 kr.	Im Kartirungswege		
191	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Abfall-(Brenn-)Holz	Wama trans. (für Sendungen von Russ. Moldawitza)	Czernowitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für mindestens die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	kr. 24	kr. 20	kr. 4	Im Kartirungswege		Bei weichem Abfallholz wird, wenn bei Verladung desselben das Ladegewicht, bezw. die Tragkraftsziffer nicht erreicht wird, bei constatirter rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das factische Gewicht der Sendung, in minimo aber 80% des Ladegewichtes resp. der Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt
					Volksgarten				23	19	4			
192	K.k.St.B.	**Ergänzung.** Die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 144 vom 15. December 1892, Posit. 2096, ist durch die nachstehende „Besondere Bemerkung“ zu ergänzen: „Bei weichem Abfallholz wird, wenn bei Verladung desselben das Ladegewicht bezw. die Tragkraftsziffer nicht erreicht wird, bei constatirter rationeller Verladung und vollständiger Ausnützung des inneren Wagenraumes das factische Gewicht der Sendung, in minimo aber 80% des Ladegewichtes resp. der Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens der Gebührenberechnung zu Grunde gelegt.“												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
193	Oesterreichischen Nordwestbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft	Holz des Specialtarifes 2 in vollen Wagenladungen	Mährisch-Budwitz	Udwitz-Görkau	Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 2 giltigen Bestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistungen jeweilig festgesetzten Frist bewerkstelligen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	—	Bestehen keine directen Frachtsätze	55·8 kr.		Im Kartirungswege		
									Pfennige					
194	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bubenč	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht in beliebigen Mengen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende April 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	138	44 *)	94	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport ab Umschlagplatz und der Schiffskonnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende August 1893 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und bei Aussig-Landungsplatz.
				Schönpriesen-Umschlag					117	39 *)	78			**) Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigt sich dieser Frachtsatz bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen um 45 Pfg. pro 100 kg
				Dresden-Elbkai					223	129 **)	94			" " " 10000 kg " " " " " " 49 " " 100 kg

Die Sendungen müssen zur Einrichtung der neuen Baumwollspinnerei in Bubenč bestimmt sein, und müssen die Frachtbriefe eine bezügliche Bestätigung Seitens des Stationschefs über die thatsächliche Verwendung enthalten.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
195	Bozen-Meraner Bahn		Bier in Fässern	Bozen-Gries Vilpian	Meran Sigmundskron	Die im Verordnungs-Blatt Nr. 134 vom 22. November 1892 für das Jahr 1893 publicirte Begünstigung sub Nr. 1778 wird hiemit widerrufen, weil ab 1. Jänner 1893 im Tarifwege durchgeführt.								
				Meran	Bozen-Gries	soll nunmehr heissen:		Local-tarif	30	25	5	Wie in Nr. 134 ex 1892 publicirt		
			Leichen	Meran	Bozen	Die im Verordnungs-Blatt Nr. 134 vom 22. November 1892 für das Jahr 1893 publicirte Frachtbegünstigung sub Nr. 1780 wird hiemit widerrufen, weil im Tarifwege durchgeführt.								

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die im letzten Absatze der im Verordnungs-Blatte vom 10. Jänner 1893, Nr. 3 unter fortlaufender Nummer 83 enthaltenen Publication aufgeführte Bestimmung, dass die Transporte zu gleichen Theilen nach Bodenbach St.E.G. und nach Tetschen Oe.N.W.B. aufgegeben werden müssen, hat zu entfallen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Offert-Ausschreibung

auf

Hölzer für Bahnerhaltungszwecke

für die österreichische Strecke.

Wir benöthigen für den österreichischen Streckentheil die nachfolgend verzeichneten Bahnerhaltungshölzer, welche wir im Offertwege in Theilquantitäten oder im Ganzen zu vergeben beabsichtigen, und zwar:

circa 21 m³ Bretter, Balken aus Tannen- oder Fichtenholz,
2 Stück Handschranken aus Tannen- oder Fichtenholz,
25 „ Zugschranken „ „ „ „
1050 „ Latten zur Einfriedung, aus Tannen- oder Fichtenholz,
1450 „ Latten zur Verdichtung, aus Tannen- oder Fichtenholz,
100 „ Schwartlinge aus Tannen- oder Fichtenholz,
1000 „ Dachschindeln,
38 m³ Pfosten, Brückenhölzer aus Kieferholz,
11 m³ Gerüsthölzer, Säulen und Pflöcke aus Lärchenholz,
15 m³ Längsträger aus Eichenholz.

Die oben erwähnten Bahnerhaltungshölzer benöthigen wir für das Jahr 1893 und sind die darauf bezughabenden Offerte mit einem Stempel versehen, gesiegelt, und mit der Aufschrift **„Offert zur Zahl 30274/3968 A II“** bis längstens 10. Februar 1893, Mittags 12 Uhr, bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valeria utcza 11) portofrei einzureichen.

Die Offertstellung hat sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum, oder auf Theile desselben, welche jedoch zumindest eine und dieselbe Holzgattung umfassen müssen, zu beziehen.

Im Offerte ist der Preis per Kubikmeter und per Stück für jede Holzgattung einzeln, franco einer unserer Stationen, sowie der kürzeste Lieferungstermin anzugeben, und soll dasselbe gleichzeitig die Erklärung enthalten, dass Offerent mit seinem Offerte bis 10. März 1893 im Worte bleibt.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist ein Vadium in der Höhe von 5 Percent des Lieferungswerthes bei unserer Hauptcassa in Budapest zu deponiren. Dieses Vadium ist entweder in Baarem oder in cautionsfähigen Werthpapieren zu hinterlegen.

Verspätet oder ohne Vadium eingelangte Offerte, oder solche, welche nicht den Offertbedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich decidirt das Recht vor, zwischen den Offerenten, ohne jede Rücksichtnahme auf die Preise und Bedingnisse, frei wählen zu können.

Die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse ferner das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offert-Formular und das Dimensions-Verzeichniss können bei unserer Materialanschaffung in Budapest gegen Erlag von 50 kr. bezogen werden.

Budapest, am 30. December 1892.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 8. Wien, 21. Jänner 1893. VI. Jahrgang.

Europäische Donau-Commission.

Frühjahrssession 1892.

II.

Den technischen Dienst betreffend, so geht aus dem Berichte des berathenden Ingenieurs, welchen die Commission wie alljährlich nach Besichtigung der Arbeiten und Inspection der verschiedenen Dienstzweige entgegennahm, hervor, dass die Correctionsbauten im Flusse selbst seit der letzten Inspicirung keinen Schaden gelitten haben, und dass auch der Zustand des südlichen Dammes, sowie jenes des grössten Theiles des Norddammes ein sehr befriedigender ist.

Lediglich eine 60 m lange, ungefähr 1300′ von der Wurzel entfernte Strecke des letzteren Dammes ist durch das grosse Unwetter vom 16. bis 21. März 1892 beschädigt worden, doch kann der angerichtete Schaden, an dessen Beseitigung bereits geschritten wurde, aus den laufenden Mitteln gedeckt werden. Der ganz ungewöhnliche Niederwasserstand des Herbstes 1891 gestattete die vollkommene Ausbesserung der Uferverkleidung an jenen Stellen, wo selbe den Angriffen der Tiefströmungen ausgesetzt war.

Baggerungen waren zufolge des guten Zustandes der Fahrrinne nur an zwei Stellen des Sulinaarmes nothwendig, im 43. Meilensteine, wo Bagger „Della“ 22.550 Kubikmeter Sand aushob, und im 44. Meilensteine, wo sich die ausgebaggerte Menge auf nur 3150 m³ belief. Neue Uferverkleidungen wurden zur endgiltigen Regelung der Wassertiefen an verschiedenen Stellen vorgenommen, an Anbindpflöcken 37 Stück im Hafen von Sulina neu gesetzt.

Die Arbeiten am grossen Durchstiche haben auch im Berichtsjahre einen sehr befriedigenden Fortgang genommen, und wurden vom Beginn derselben bis Ende 1891 nicht weniger als 1,834.215 m³, somit mehr als ein Drittel der zu bewältigenden Erdmasse ausgehoben, wovon auf 1891 nicht weniger als 1,176.323 m³ entfallen. Der rechtsseitige Schutzdamm wurde in gleichem Schritte mit den Baggerungen soweit vorgetrieben, wie die Durchsticharbeiten selbst, ausserdem aber 303 Anbindpflöcke gesetzt und die beiden Ufer des künftigen Bettes auf eine Länge von 10.370′ durch Steinwürfe geschützt.

Die Ausbesserung der Grundmauern des Leuchtthurmes von St. Georg wurde ebenso vollendet, wie die Verlängerung der Landungsstelle in Sulina. Die Explosiv-Warnsignale an den Mündungen haben im Jahre 1891 mit gutem Erfolge functionirt. Für das Jahr 1892 beantragt der Bericht Neubauten im Kostenerfordernisse von 44.356 Frcs., und zwar den Bau von vier neuen Spornen im 44. Meilensteine, die Verlängerung von vier Spornbauten zwischen dem 40. und 41. Meilensteine, vier Spornbauten im 40. Meilensteine und die Verlängerung zweier Sporne im 37. Meilensteine.

Die Commission nahm den Bericht ihres Ingenieurs mit Dank zur Kenntniss und constatirte mit Vergnügen den Fortschritt in den Arbeiten des grossen Durchstiches zwischen dem 8. und 18. Meilensteine.

In finanzieller Beziehung nahm die Commission zunächst von dem Rechnungsabschlusse für das Jahr 1891 Kenntniss, welches bekanntlich 3,649.578 Frcs. 29 Cts. an Einnahmen und 2,721.151 Frcs. 28 Cts. an Ausgaben aufweist, somit einen Ueberschuss von 928.427 Francs 1 Cts. verzeichnet. Aber auch die bisherigen Ergebnisse der Gebahrung des laufenden Jahres erscheinen nicht unbefriedigend. Die Einnahmen an Schiffahrtstaxen betrugen vom 1. Jänner bis 30. April 1892 242.236 Frcs. 72 Cts., wozu an Spitals-, Aich- und Flusslootsentaxen 1247 Frcs., an Zinsen, fälligen Coupons, Münzgewinn u. dgl. 48.393 Frcs. 47 Cts., endlich ein Vortrag aus dem Vorjahre von 928.427 Frcs. 1 Cts. kommen. Diesen Gesammteinnahmen von 1,220.304 Frcs. 20 Cts. stehen Auslagen in der Höhe von 588.184 Frcs. 33 Cts., u. zw. 477.960 Frcs. 22 Cts. budgetmässige Auslagen und 110.224 Frcs. 11 Cts. für Materialbeschaffung gegenüber, so dass sich am 1. Mai ein Ueberschuss von 433.229 Frcs. 54 Cts. ergibt, von welchem 8880 Frcs. 33 Cts. bei der Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien, 41.294 Francs 33 Cts. bei Barclay, Bevan & Comp. in London, 7503 Frcs. 22 Cts. bei P. Flüry-Hérard in Paris, 17.437

Francs 10 Cts. bei der Banca nationale in Rom, 9405 Francs 30 Cts. bei der Deutschen Bank in Berlin vorübergehend angelegt waren, während sich 71.112 Frcs. 43 Cts. in der Cassa zu Sulina und 43.257 Frcs. 62 Cts. in jener zu Galatz befanden. Nach Bewilligung verschiedener, nachträglich sich als nothwendig herausstellender Credite setzte die Commission ihren Voranschlag für 1892 endgiltig mit 2,630.567 Frcs. in den Einnahmen und 2,150.841 Frcs. 19 Cts. in den Ausgaben fest, was einem Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben von 479.725 Frcs. 81 Cts. gleichkommen würde.

Eine wichtige Neuerung wurde über Antrag des rumänischen Delegirten bezüglich der Flaggenführung geschaffen. Bisher bestand blos die Vorschrift, dass die Schiffe, welche von der See kommend, die Rhede von Sulina anlaufen, ferners alle Schiffe, welche den Hafen gleichen Namens anlaufen oder verlassen, ihre Nationalflagge zu hissen haben. Fortan muss jedes Schiff in den der Hoheit der Europäischen Donau-Commission unterworfenen Gewässern von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang seine Nationalflagge führen, und wurde Art. 5 des Schiffahrts- und Polizei-Reglements für die untere Donau in diesem Sinne ergänzt.

Auch Art. 66 und 129 des Schiffahrts- und Polizei-Reglements erfuhren eine Veränderung. In ersterem wurde der von der Verantwortlichkeit des Lootsen für Schiffbruch handelnde Absatz als nicht mehr vereinbar mit den in der vorjährigen Herbstsession gefassten Beschlüssen über die Abgrenzung der Verantwortlichkeit des Lootsen und des Schiffsführers gestrichen. Art. 129 des genannten Reglements erhielt dagegen einen Zusatz, wonach auch für den Fall der absichtlichen Uebertretung des Art. 44 des Reglements (Festsetzung der Maximalzahl der zu schleppenden Fahrzeuge für die Berg- und Thalfahrt in Sulina und Verbot des Zurseiteführens der Schleppboote für Raddampfer in diesem Stromtheile) die Erhöhung des ansonst mit höchstens 100 Frcs. bemessenen Strafsatzes bis zu 2000 Frcs. ausgesprochen wird. Die Veranlassung zu dieser Verschärfung bot der in jüngster Zeit häufig vorgekommene Fall, dass Schiffsrheder es ihrem Interesse entsprechender fanden, die fraglichen Bestimmungen nicht zu beachten und den dafür ausgesetzten Strafbetrag zu erlegen, als sich diesen Bestimmungen zu fügen.

Das Lootsenwesen betreffend, so wurde über Antrag des französischen Delegirten eine Reorganisation des Flusslootsendienstes in Aussicht genommen, welche den tüchtigen und bewährten Lootsen für Segelschiffe die denselben bisher verschlossene Vorrückung in eine höhere Gehaltsstufe ermöglicht. Die Beschlussfassung hierüber wurde der nächsten Session vorbehalten und das Executivcomité der Commission mit der Ausarbeitung entsprechender Vorschläge betraut. Ebenso zog die Commission die Ernennung der Lootsen und Lootseneleven an sich. Behufs Zusammenstellung eines Handbuches für die Lootsen und Lootseneleven hatte sich das Executivcomité bereits mehrere ähnliche Arbeiten vorlegen lassen, welche in verschiedenen Sprachen die im Seeverkehre gebräuchlichen Ausdrücke und Redewendungen enthalten. Doch entsprach keines derselben den Wünschen der Commission. Auf die Mittheilung des französischen Delegirten hin, dass die Suezcanal-Gesellschaft im Begriffe stehe, zum Gebrauche ihrer Lootsen ein derartiges Wörterbuch in verschiedenen Sprachen aufzulegen, und dessen Erscheinen demnächst zu gewärtigen sei, beschloss die Commission, ihre Entscheidung bis zu diesem Zeitpunkte aufzuschieben.

Ein der Commission unterbreiteter Vorschlag auf Eindeckung der Landungsstelle in Sulina zum Schutze der dortselbst ausgeschifften Waaren vor den Unbilden der Witterung gelangte nicht zur Annahme.

Der Antrag auf Abänderung einzelner Bestimmungen des Reglements für das Verificationsbureau wurde ebenfalls der Behandlung in der nächsten Session vorbehalten. Dagegen erfuhren die Instruction über die Befugnisse des Spitalsverwalters, sowie die Reglements für den Inspector der Commission und für den Hafencapitän einige kleine Ergänzungen.

Unter den von der Commission behandelten Personalfragen ist die belangreichste die Besetzung der Stelle eines Inspectorgehilfen, welche dem seit 11 Jahren in Diensten der Commission stehenden Capitän langer Fahrt Amadeo v. Paravich, einem Oesterreicher, verliehen wurde. Demselben wurde der directe Verkehr mit der Commission unter offenem Siegel des Schiffahrts-Inspectors zugestanden. Sein Wirkungskreis wird später durch eine besondere Instruction geregelt werden.

Nach Erledigung der noch erübrigenden Fragen von untergeordneter Bedeutung schloss die Commission am 23. Mai ihre Berathungen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 185. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Jänner befinden sich im Einlaufe die Gesetzentwürfe, betreffend die Herstellung der ostgalizischen Localbahnen und die Herstellung der Gailthal-Bahn.

Die Abgeordneten Dr. Heinemann und Genossen interpelliren Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen der in der Station Pürbach der Kaiser Franz Josef-Bahn bestehenden Missstände.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt:

1. für die Herstellung normaler Nebengebäude bei den Wächterhäusern Nr. 187, 192, 193 und 205 der Linie Wien—Salzburg;
2. für die Herstellung normaler Nebengebäude bei den Wächterhäusern Nr. 30 und 41 der Linie Przemyśl—Lupkow.

— (Principielle Genehmigung.) Principiell genehmigt wurde das Project:

1. für die Herstellung eines Eiskellers in der Station Steindorf der Linie Wien—Salzburg durch den Restaurateur Jakob Plank;
2. für den dem Josef Zumser gehörigen Kohlenschuppen in der Station Hirt der Linie Amstetten—Pontafel;
3. für die Herstellung eines Kohlenschuppens durch Franz Sedláček in der Station Budweis der Linie Wien—Eger;
4. für die Herstellung eines heizbaren Schilderhauses in km 31·575 in der Station Rosenthal-Graupen der Linie Bodenbach—Komotau;
5. für den Bau eines Salzmagazins am Bahnhofe Sedziszow der Linie Krakau—Przemyśl durch den Salzhändler Isak Wachtel.

— (Linie Gmünd—Prag: Uebergangssteg über den Botiĕbach nächst km 182·7/8. Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Königl. Weinberge hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines hölzernen Uebergangssteges über den Botiĕbach nächst km 182·7/8 der k. k. Staatsbahnlinie Gmünd—Prag für den 23. Jänner anberaumt. [G.-I.-Z. 1295.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Schönbrunn—Troppau: Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Troppau.) Für die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Troppau wurde der Bauconsens ertheilt. [31. December 1892, Z. 65.708.]

— (Linie Krakau—Podgorze-Bonarka: Erweiterung des Aufnahmsgebäudes der Haltestelle Zwierzynice.) Auf Grund des Ergebnisses der am 24. December 1892 durchgeführten commissionellen Verhandlung wurde für die Aufführung eines Anbaues auf dem Aufnahmsgebäude der Haltestelle Zwierzynice die Baubewilligung ertheilt. [12. December 1892, Z. 62.134.]

— (Linie Kojetein—Bielitz: Flugdach über die Verladerampe der Station Krasna.) In der Station Krasna wird über die an dem Güterschuppen befindliche Verladerampe ein Flugdach hergestellt. [23. December 1892, Z. 50.459.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens ertheilt:

1. für nachstehende, auf der Linie Wien—Salzburg gelegene Hochbauten, und zwar:
   a) für die Geleise-Brückenwaage in der Station St. Pölten und
   b) für die adaptirten Räume in der ehemaligen Sauerstoff-Gasanstalt am Westbahnhofe in Wien;
2. für den in der Station Aichberg-Steyrermühl der Linie Lambach—Gmunden durch die Papierfabriks-Actiengesellschaft hergestellten Anbau an das Gütermagazin und die ausgeführte Verlängerung der Laderampe;
3. für das aus der Station Wolfsberg der Linie Unterdrauburg—Wolfsberg ausmündende Industriegeleise des Grafen Henkel von Donnersmark;
4. für den durch den Brauereibesitzer Jacob Pflanzer in der Station Eisenstrass der Linie Pilsen—Eisenstein erbauten Kohlenschuppen;
5. für die erbaute Waggon-Brückenwaage mit hölzernem Waagehänschen in der Station Lenešic der Linie Prag—Moldau;
6. für die in der Station Mirovic der Linie Rakonitz—Protivin aufgestellte Waggon-Brückenwaage sammt Waagehäuschen und Geleise daselbst;
7. für die Seitens der Firma Eduard Hautschl in der Station D.-Liebau der Linie Sternberg—Grulich hergestellten Ueberban über der Kohlenrutsche;
8. für das in der Station Hatna bei km 347·355 der Linie Czernowitz—Suczawa hergestellte Wohnhaus;
9. für das umgebaute und durch Zubauten vergrösserte Aufnahmsgebäude in der Station Ruda der Linie Czernowitz—Snczawa;
10. für die Verlängerung des bestehenden Heizhauses in der Station Rawa ruska, ferner für den einthorigen Güterschuppen und für das Handmagazin für Bahnerhaltung in der Station Krystynopol der Linie Jaroslau—Sokal;
11. für die Brückenwaage nebst Häuschen in der Station Hrebenów der Linie Stryj—Beskid.

— (Eröffnung der Haltestelle Hubertendorf.) Am 1. Februar wird die Haltestelle Hubertendorf, zwischen der Station Blindenmarkt und der Haltestelle Neumarkt-Carlsbach der Linie Wien—Salzburg für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

— (Aenderung eines Stationsnamens.) Die bisherige Schreibweise der auf der Istrianer Staatsbahn zwischen den Stationen Canfanaro nnd Dignano gelegenen Haltestelle S. Vincenti ist vom 1. Jänner an in „Sanvincenti" abgeändert worden. [Z. 1838.]

Localbahn Mori - Arco - Riva a. G. (Locomotivprüfung.) Im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 hat am 29. December 1892 die technisch-polizeiliche Prüfung einer für den Betrieb auf der schmalspurigen Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. bestimmten Tenderlocomotive stattgefunden. Die Locomotive, welche im Jahre 1892 in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in Linz neu erbaut wurde, „Pinzolo" benannt ist, die Fabriksnummer 2769 und die Bahninventarsnummer 4 trägt, hat die vorgeschriebene Kesselprobe gut bestanden. Die neue Maschine hat drei vor der Feuerkiste gelagerte mit einander gekuppelte Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist; die dritte Achse ist seitlich um je 25 mm verschiebbar und steht dieselbe mit einer vierten, hinter der Feuerbüchse gelagerten Laufachse, über welcher sich der Führerstand befindet, mittelst eines Drehgestelles, Patent Helmholz, in Verbindung. Die drei gekuppelten Achsen haben Räder, die ausserhalb des Rahmenbaues angebracht sind, welcher auch einen Theil des Speisewassers enthält, während der andere Theil desselben zu beiden Seiten des Kessels in Wasserkästen sich befindet. Ausserhalb des Rahmenbaues befinden sich die horizontalen Dampfcylinder, sowie auch die variable Steuerung, System Heussinger von Waldegg. Die Laufachse liegt in einem Drehgestelle und sind deren Räder auch ausserhalb des Rahmens dieses Gestelles situirt. Der Mechanismus ist mittelst einer Blechverkleidung nach Aussen hin abgeschlossen. Ueber jedem Lager der vorderen drei Achsen befindet sich eine Blattfeder und sind die drei Federn jeder Seite untereinander mit Längsbalanciers verbunden. Ueber die Laufachse liegt eine Querplattfeder. Die Locomotive hat eine verlängerte Rauchkammer mit Funkensieb, einen schwach conischen Rauchfang und vorne wie rückwärts Bahnräumer, ferner eine complete Kesselarmatur, zwei Injectoren und ist mit einem Anlassventil für die Dampfheizung, einer Vorrichtung für den Pulsometerbetrieb, einer Wurfbremse, einer Dampfpfeife und einer Signalglocke ausgerüstet. In der Mitte der vorderen und rückwärtigen Wurfbremse befindet sich je ein elastischer Puffer, der auch gleichzeitig für die Aufnahme des Kuppelungsreibnagels zu dienen hat. Nebst der Wurfbremse ist eine automatische Vacuumbremse, System Hardy, vorhanden, welche, wie die Wurfbremse, einseitig auf die Räder der vordersten zwei Achsen wirkt. Die Probefahrt fand auf der 19 km langen Theilstrecke Mori—Arco der Localbahn tour und retonr in beiden Stellungen der Locomotive statt und wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 22·6 km und eine maximale Geschwindigkeit von 33 km per Stunde erzielt. Die Locomotive ging stets sicher und ruhig und verrichteten alle Apparate und Vorrichtungen ihre Functionen so anstandslos, dass die beschriebene Maschine dem öffentlichen Zugsförderungsdienst auf der schmalspurigen Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. übergeben werden konnte. [Z. 415.]

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien):

18. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste bis auf Weiteres eingestellt werden: Personenverkehr Hütteldorf—Praterstern, Güterübergang via Unter-Hetzendorf, Güterzugsverkehr Wien-Donauquaibahnhof—Nussdorf, Tulln—St. Pölten, endlich Personenverkehr Tulln—Herzogenburg.

18. Jänner. Personenverkehr Hütteldorf—Praterstern wurde mit den Zügen 3224 und 3223 wieder aufgenommen.

19. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Wittmannsdorf—Gutenstein der Gesammtverkehr eingestellt.

20. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Wittmannsdorf—Gutenstein, sowie Güterverkehr in der Strecke Donau-Quaibahnhof—Nussdorf wieder aufgenommen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

18. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der ganzen Strecke Stanislau—Husiatyn, ferner auf den Kolomeaer Localbahnen auf ca. 3 Tage eingestellt. In der Strecke Krasne—Tarnopol wurde der Güterverkehr und in der Strecke Tarnopol—Podwołoczyska der Gesammtverkehr eingestellt.

18. Jänner. Auf den Localbahnstrecken Hadikfalva—Radautz und Karapcziu a. S.—Czudin wurde wegen Schneeverwehung der Gesammtverkehr muthmasslich auf 2 Tage eingestellt.

19. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Tarnopol—Podwołoczyska wieder aufgenommen.

18. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Tarnopol—Podwołoczyska Abends wieder eröffnet.

19. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Krasne—Podwołoczyska wurde wieder aufgenommen.

Südbahn-Gesellschaft:

18. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste auf der Wiener Verbindungsbahn, auf der elektrischen Bahn Mödling—Hinterbrühl, in den Strecken Meidling—Pottendorf—Wr.-Neustadt, Grammat-Neusiedl—Pottendorf und Liesing—Kaltenleutgeben der Gesammtverkehr eingestellt werden.

19. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste in der Strecke Wien—Wr.-Nenstadt der Frachtenverkehr eingestellt werden.

19. Jänner. Auf der Wiener Verbindungsbahn wurde der Personenverkehr, desgleichen auch der Lastzugsverkehr ausnahmlich der Beförderung von Gütern für die Linien, auf welchen der Verkehr eingestellt ist, wieder aufgenommen.

19. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste in der Strecke Mödling—Laxenburg der Gesammtverkehr eingestellt werden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

18. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Hullein—Krasna, dann auf der Localbahn Drösing-Zistersdorf der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

18. Jänner. Wegen andauernder Schneehindernisse wurde in der Strecke Wien—Oderberg der Güterverkehr, ausnahmlich der Beförderung von Eilgütern und Vieh, bis auf Weiteres eingestellt.

18. Jänner. In der Strecke Wigstadtl—Bautsch wurde der Gesammtverkehr wegen Schneeverwehung neuerlich eingestellt.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

18. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Güterverkehr in den Strecken Wien—Bruck a/L., Stadlau—Siluwka, desgleichen der Gesammtverkehr auf den Localbahnen Bruck a/L.—Hainburg und Schwechat—Mannersdorf (auf letzterer nach Zug 1311/1313), sowie auch der Gesammtverkehr in den Strecken Gaya—Bisenz Stadt, Wessely a/M.—Kunowitz, Ungar.-Hradisch Stadt—Ungar.-Hradisch Personenbahnhof und Studenetz—Gr.-Meseritsch eingestellt.

17. Jänner. Wegen Schneeverwehung hat in der Strecke Grussbach-Schönau—Znaim Zug 535 nicht verkehrt, ebenso unterblieben am 18. Jänner die Züge 532, 537 und 538.

18. Jänner. Der Gesammtverkehr wurde in den Strecken Gaya—Bisenz Stadt, Wessely a/M.—Kunowitz mit Zug 2702, Ungar.-Hradisch Stadt — Ungar.-Hradisch Personenbahnhof mit Zug 3102 und Studenetz—Gr.-Meseritsch mit Zug 1603 wieder eröffnet.

Oesterr. Nordwestbahn:

18. Jänner. Wegen Schneeverwehung bei km 14·1 wurde in der Strecke Loschowitz—Wernstadt der Zugsverkehr bis auf Weiteres eingestellt. Zug 7102 musste von km 14·1 nach Wernstadt zurückschieben.

18. Jänner. Zugsverkehr mit Zug 7104 wieder aufgenommen.

Böhmische Commercialbahnen:

18. Jänner. Gesammtverkehr auf der Linie Sadowa-Dohalic mit Zug 101 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage von Gesetzentwürfen für projectirte Localbahnen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem Abgeordnetenhause in einer am 10. Jänner abgehaltenen Sitzung einen Bericht in Angelegenheit der Arad-Csanáder Eisenbahnen und ausserdem sieben Gesetzentwürfe für nachfolgende projectirte Localbahnen vorgelegt, und zwar:

1. Den Bericht über die Vereinigung der Concessionsurkunden der vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, welche seinerzeit und zu verschiedenen Zeitperioden auf Grundlage separater Concessions-Urkunden erbaut wurden.
2. Den Bericht über die Concessionirung der 121 km langen Eisenbahn Eszék-Nasic-Batrinja (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 4 und 29 ex 1892), deren Baukosten mit 5,300.000 fl. bemessen sind.
3. Den Bericht über die Concessionirung der 65·4 km langen Eisenbahn Nagy-Becskerek—Pancsova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47 und 52 ex 1892) als neu projectirte Linie des Torontáler Localbahnnetzes, deren Baukosten mit 2,240.000 fl. bemessen sind.
4. Den Bericht über die Concessionirung der Murányvölgyer (Muránythaler) Eisenbahn, das ist der von der Station Horka der im Betriebe der kgl. ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Bánréve—Dobsina aus projectirten Linie Horka—Murány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 150 ex 1890, Vorconcession Post 1), deren Baukosten mit 1,546.000 fl. bemessen sind.
5. Den Bericht über die Concessionirung der 35 km langen Localbahn Szentes—Hod-Mezö-Vásárhely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1892), deren Baukosten mit 792.000 fl. bemessen sind.
6. Den Gesetzentwurf über die 75·2 km lange von der Berliner Firma Sönderopp & Comp. projectirten Localbahn Békés—Csanád deren Kosten mit 2.340.000 fl. bemessen sind.
7. Den Gesetzentwurf über die 58·6 km lange Localbahn Balatan-Szent-György—Somogy-Szobb, deren Baukosten mit 1,563.000 fl. bemessen sind.
8. Den Gesetzentwurf über die 8·5 km lange Localbahn Isebely (nächst Temesvár)—Csákovár, deren Baukosten mit 225.000 fl. bemessen sind.

Das Abgeordnetenhaus nahm die Vorlagen dieser mit einem Gesammtkostenaufwande von 14,006.000 fl. eine Gesammtlänge von 404 km repräsentirenden Localbahnen ohne Debatte an. Der Minister wird in nächster Zeit ausserdem eine weitere Serie von Gesetzentwürfen für Localbahnen dem Hause vorlegen.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem Budapester Bauunternehmer A. M. Bodendorfer und Consorten mit Erlass vom 30. December 1892, Z. 82.619, im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der zukünftigen Station Alsó-Tátra-Füred (Schmecks) der für elektrischen Betrieb projectirten Localbahn Poprád-Felka—Ó-Tatra-Füred (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 115 ex 1891, Vorconcession Post 5, Nr. 81 und 138 ex 1892) abzweigende über die Gemarkung der Gemeinde Matlárháza bis Barlangliget führende normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— (Verlängerung einer bereits früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 30. December 1892, Z. 81.538, die seinerzeit mit Erlass vom 10. October 1891, Z. 62.412/III im Sinne der bestehenden Normen dem Reichstags-Abgeordneten Ludwig Vakotinovics und dem Bergwerksbesitzer Cajetan Faber ertheilten Vorconcession für eine von der gemeinsamen Station Zaprešić der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stebenden Zagorianer Bahn (Zágráb [Agram]—Varasd—Csáktornya) und der Linie Steinbrück—Szizsék der Südbahn-Gesellschaft abzweigende, und diese in der zukünftigen Station Rakitje mit der projectirten Localbahn Lescovac—Samobor (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 150 ex 1890, Vorconcession Post 3) verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1891, Vorconcession Post 2), neuerdings auf die Dauer eines Jabres ertheilt.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Politisch-administrative Begehung einer neuen Betriebsstrecke im Bereiche des Donau-rechtsseitigen Stadtgebietes.) Die Budapester Municipalbehörde hat die auf Grundlage des von der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe vorgelegten Detailprojectes vorzunehmende politisch-administrative Begehung der von der Gesellschaft projectirten Linie Kettenbrückenkopf—Döbrentey-Platz—Blocksbad (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108 ex 1891) und einer vom Döbrentey-Platze abzweigenden Flügelbahn zur projectirten Zahnradbahn auf die Höhe des Blocksberges (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 108 und 124 ex 1890 und Nr. 36 und 111 ex 1892), angeordnet. Es wird dies die erste am rechtsseitigen Donauufer im Bereiche Ofens zu activirende Betriebslinie der Gesellschaft sein, deren gesammtes Betriebsnetz bisher auf den Bereich der Pester Bezirke beschränkt ist.

— (Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strassenbahn zum Budapester Centralfriedhofe.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die von der Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe als Eigenthümerin der Strassenbahn zum Centralfriedhofe nächst Kerepes und betriebführenden Unternehmung dieser Linie projectirte Umwandlung des bisherigen Locomotivbetriebes auf solchen mit elektrischem Motor (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 15 ex 1892) im Principe genehmigt, und die Budapester Municipalbehörde zur Delegirung ihrer Vertreter zu einer aus diesem Anlasse am 25. Jänner im Handelsministerium stattfindenden Berathung aufgefordert. Als Basis der weiteren Verhandlungen haben die anlässlich der politisch-administrativen Begehung der genannten Strecke verfassten Protokolle (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110 ex 1892) zu gelten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausgabe von in Vorbinein erhältlichen Coupon-Billets zwischen Budapest und Wien.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Budapester und in sämmtlichen in der Provinz befindlichen Fahrkarten-Stadtbureaus der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, ferner in Budapest bei den mit dem Verkauf von Fahrkarten betrauten kgl. ung. Post- und Telegraphenämtern und sonstigen Fahrkarten-Verkaufsstellen (Hotels, Tabaktrafiken) und in dem Reisebureau der Firma Thomas Cook & Sohn, schliesslich in Wien im Fahrkarten-Stadtbureau der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen und bei der Firma Schenker & Comp. von Budapest nach Wien, respective

vice versa lautende Fahrkarten zur Ausgabe gelangen. Die von Wien nach Budapest lautenden Coupon-Fahrkarten sind auch bei der Personencasse des Budapester Ost- und Westbahnhofes erhältlich, so dass der von Budapest nach Wien Reisende schon bei der Hinfahrt auch die Fahrkarte für die Rückreise lösen kann. Diese neuen Coupon-Fahrkarten bieten den Vortheil, dass dieselben sowie die übrigen Couponbillets in beliebiger Anzahl, und zwar an den Cassen der Budapester und Wiener Bahnhöfe gleichzeitig auch zur Hin- und Rückfahrt in Vorhinein gelöst und wann immer benützt werden können, sowie dass dieselben vor der Benützung nicht abgestempelt werden müssen, demnach mit denselben die Reise ohne jede weitere Förmlichkeit angetreten werden kann. Die Preise dieser Fahrkarten sind vollkommen gleich jenen der gewöhnlichen von Budapest nach Wien und vice versa lautenden Fahrkarten. Schliesslich wird noch bemerkt, dass diese Fahrkarten sowohl über Bruck, als auch über Marchegg und bezüglich letzterer Route sowohl über die Linie der Oesterreich-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, als auch über jene der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn giltig sind.

Projectirte Industriebahn Pétervásár - Mátra. (Sicherstellung des Baues.) Die Concessionswerber für eine von der Station Mátra-Mindozent, eventuell von der dieser nächst gelegenen Station Balla der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Localbahn Kis-Ujszállás-Kis-Terenne aus bis zur Domäne Pétervásár (Comitat Heves) führende normalspurige Industrie- eventuell Localbahn, die verwitwete Gräfin Julius Keglevich und deren Sohn Graf Julius Keglevich, haben den Ausbau dieser Bahn durch einen mit der Bauunternehmung Jirazek abgeschlossenen Bauvertrag sichergestellt.

Ausland.

Preussen. (Abfertigungsvorschriften für Personen und Reisegepäck.) Am 1. Jänner ist für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf den Preussischen Staatsbahnen ein neuer Tarif in Kraft getreten, der die Bestimmungen der neuen Verkehrsordnung und die von den Preuss. Staatsbahnen dazu erlassenen Zusatzbestimmungen enthält. In letzteren tritt manche Aenderung ein, wovon wir nach der „Z. d. V. D. E.-V." die hauptsächlichsten nachstehend hervorheben:

1. Die Gebühr für die drahtliche Vorausbestellung von Fahrkarten und die Weiterexpedition des Gepäcks in Fällen, in denen die Abgangsstation directe Karten bis zur Bestimmungsstation nicht ausgeben kann, ist von 50 Pfg. auf 25 Pfg. herabgesetzt worden. Gegen dieselbe Gebühr können auch die zum Uebergang in eine höhere Wagenclasse oder einen theureren Zug erforderlichen Zusatzkarten drahtlich vorausbestellt werden.

2. Ausser den durch die Verkehrsordnung vorgesehenen Fällen ist Anträgen auf Zurücknahme von Fahrkarten, die noch nicht durchlocht sind, Seitens der Schalterbeamten vor oder unmittelbar nach Abgang des betreffenden Zuges in Fällen eines Irrthumes oder der Erkrankung des Reisenden oder aus sonstigen Billigkeitsrücksichten zu entsprechen. Bisher konnte die Zurücknahme erfolgen.

3. Eine Abstempelung der Rückfahrkarten vor Antritt der Rückreise findet nicht mehr statt.

4. Das Lebensalter der Kinder, die zum halben Fahrpreis befördert werden, ist genauer festgesetzt, und zwar auf die Zeit vom vollendeten 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahr. Der Fahrpreis für Kinder ist stets auf 5 Pfg. abzurunden. Kinder, für die bezahlt ist, haben Anspruch auf einen vollen Sitzplatz.

5. Die Entscheidung darüber, ob eine beschädigte Fahrkarte noch giltig ist, ist im Zuge in die Hand des Zugführers, auf der Station in die des Stationsvorstehers gelegt.

6. Dem Reisenden ist die Verpflichtung auferlegt, dass er auf den Wagenwechsel-Stationen und auf Stationen, auf denen Züge nach verschiedenen Richtungen halten, selbst dafür sorgt, dass er in den richtigen Zug gelangt, sowie, dass er am Ziele seiner Reise den Wagen verlässt.

7. Zur Unterbringung von Handgepäck ist dem Reisenden nur der Anspruch auf den über oder unter seinem Sitzplatz befindlichen Raum zugestanden.

8. Im Falle mangelhafter oder ungenügender Verpackung von Reisegepäck kann dieses zwar gleichwohl angenommen werden, der Aufgeber hat aber die fehlende oder mangelhafte Verpackung unterschriftlich anzuerkennen.

9. Der für Versicherung der Lieferfrist zu zahlende Betrag ist von 2 vom Tausend auf 5 vom Tausend der angegebenen Summe für je angefangene 200 km (bisher 150 km) erhöht, der Mindestbetrag jedoch von 1 Mk. auf 40 Pfg. herabgesetzt.

— (Benützung der Bahnhofs-Warteräume.) Nach § 15 der mit dem 1. Jänner auf den preussischen Staatseisenbahnen in Kraft getretenen Verkehrsordnung ist den mit durchgehender Fahrkarte versehenen Reisenden der Aufenthalt in dem Warteraum des Bahnhofes bis zum Abgang des nächstzubenützenden Zuges gestattet, in der Zeit von 11 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens jedoch nur, soweit der Warteraum während dieser Zeit ohnedies geöffnet sein muss. Die Unzuträglichkeiten, welche für derartige Reisende durch den Zwang der Räumung des Warteraumes gerade während der Nachtstunden entstehen, lassen es wünschenwerth erscheinen, von der vorerwähnten Ausnahmebestimmung in thunlichst geringem Umfange Gebrauch zu machen. Der kgl. preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher die kgl. Eisenbahn-Directionen mittelst Verfügung vom 20. December 1892 veranlasst, in eine nähere Prüfung der Verhältnisse ihrer betreffenden Bezirke einzutreten und zum mindesten für die wichtigeren Uebergangsstationen von einer Bahnlinie zur anderen entsprechende Anordnungen zu treffen. Reisenden, welchen die Weiterreise an dem nämlichen Tage in Folge Zugsverspätung unmöglich gemacht wird, ist bis zum Abgang des nächsten Zuges der Aufenthalt in dem Warteraum stets zu gestatten.

— (Verwendung der bisherigen Frachtbrief-Formulare.) Auf Grund des § 52, Abs. 2, der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands hat der kgl. preussische Minister der öffentlichen Arbeiten durch Verfügung vom 23. December 1892 die kgl. Eisenbahn-Directionen mit Zustimmung des Reichseisenbahnamtes ermächtigt, die bisherigen Frachtbrief-Formulare in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. März 1893 im Localverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen bei regelmässig wiederkehrenden Transporten in Wagenladungen, also insbesondere bei allen Wagenladungstransporten von Erzeugnissen der Landwirthschaft und der Industrie, namentlich der Montanindustrie in den grossen Bergwerksbezirken, weiter zu verwenden und vom Publicum anzunehmen. Neue Bestände der bisherigen Frachtbrief-Formulare sollen jedoch Seitens der Eisenbahn-Directionen nicht mehr beschafft, auch Anträge des Publicums auf Abstempelung der bisherigen Frachtbrief-Formulare abgelehnt werden.

Russland. (Umtausch der Actien der Kiew—Brest-Eisenbahn.) Der Beschluss des Ministerrathes in Angelegenheit des endgiltigen Austausches der Actien der ehemaligen Kiew—Brest-Eisenbahngesellschaft auf Actien der Südwestbahnen wurde am 9. October 1892 Allerhöchst bestätigt, und ist diese Durchführung dem Verkehrsminister überlassen worden. Auf Grund dieses Beschlusses hat die Gesellschaft der Südwestbahnen durch dreimalige Publication in den Journalen des In- und Auslandes die Eigenthümer der Actien der ehemaligen Kiew—Brest-Eisenbahn aufzufordern, die Einwechslung dieser Actien zu effectuiren, da die Besitzer derselben nach Ablauf der Jahresfrist, vom Tage der letzten Publication gerechnet, das Recht zur Einwechslung der erwähnten Actien auf Actien der Südwestbahn-Gesellschaft verlieren. Die Gesellschaft der Südwestbahnen hat nach Ablauf des oberwähnten Termines die als nicht eingewechselt verbliebenen Actien der Südwestbahnen für Zwecke der eigenen Gesellschaft zu verwenden und die für diese Actien gewonnenen Summen zum Stammcapitale zuzuschlagen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Aglaia" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1166 Tonnen Gehalt ist am 10. December 1892 ohne Passagiere mit 180 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 50 Colli Stahl, 50 Colli Bier, 44 Colli Papier, 600 Colli Mehl; nach Maranchao 29 Colli Papier; nach Ceara 25 Colli Papier; nach Para 68 Colli Papier; nach Bahia 60 Colli Stahl; nach Rio de Janeiro 35 Colli Stahl, 697 Colli Esswaaren, 38 Colli Holzwaaren; nach Santos 20 Colli Stahl, 127 Colli Holzwaaren. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 57.327 fl. ö. W.

Preussen. (Elbestrompolizei.) Der Magistrat der Stadt Magdeburg hat unterm 29. November 1892 nachstehende, ab 1. December 1892 giltige Vorschriften für die Be-

nützung des Neustädter Hafens, und zwar zunächst nur des nördlichen Theiles des Hafenbeckens als Winterlager, erlassen.

Den Bestimmungen des Hafenmeisters hinsichtlich der Zulassung der Schiffsfahrzeuge, Anweisung der Liegeplätze u. s. w. ist unweigerlich nachzukommen.

Binnen 48 Stunden nach Festlegung der Fahrzeuge hat jeder Schiffer unter Vorlegung des Messbriefes oder sonstiger über die Tragfähigkeit lautender amtlicher Bescheinigungen bei dem Hafenmeister eine nach dem vorgeschriebenen Muster doppelt anzufertigende Meldung abzugeben, auf welcher der Tag des Einlaufens bescheinigt und aus welcher ersichtlich sein muss, ob die Abgabe für die ganze Winterliegezeit im Voraus, oder für eine tageweise Bergungsdauer entrichtet werden soll. Die tarifmässige Hafenabgabe für die ganze Winterliegezeit ist gleichzeitig mit dieser Anmeldung, jene für eine tageweise Bergungsdauer dagegen erst vor dem Verlassen des Hafens zu entrichten. Die Zahlung der Gebühren erfolgt bis auf Weiteres an den Hafenmeister.

Während der Ueberwinterung dürfen die Fahrzeuge nicht die Anker an der Kaffe hängen haben. Die Fahrzeuge sind gehörig zu befestigen, und leistet die Hafenverwaltung für etwaige Beschädigungen derselben und ihrer Ladungen bei Sturm, Hochwasser, Eisgang, beim Aufeisen u. s. w. keinen Ersatz. Ebensowenig übernimmt dieselbe eine Verantwortung, wenn Schiffe durch das Baugerüst für die Hubbrücke zeitweilig am Auslaufen gehindert werden sollten.

Der Gebrauch von Feuer auf den Fahrzeugen ist in dem in der Cajüte befindlichen Ofen nur nach Anzeige bei dem Hafenmeister gestattet. Die von Letzterem nach örtlicher Untersuchung aus Sicherheitsrücksichten etwa für nöthig erachteten besonderen Vorkehrungen — namentlich auch dahin, dass den Schornsteinen keine Funken entfliegen können — haben die Schiffer noch vor dem Anmachen des Feuers zu treffen. Freie Feuer, auch solche auf offenen Herden, sind verboten. Von 10 Uhr Abends an bis 6 Uhr Morgens darf ausser bei Sturm, Eisgang, Hochwasser, oder in Krankheitsfällen kein Feuer in den Cajüten geführt werden; etwaiges Licht ist dann nur noch in Laternen gestattet. So lange eine Eisdecke im Hafen vorhanden ist, ist unmittelbar neben jedem Fahrzeug stets ein Wasserloch offen zu halten. Beim Ausbruche eines Brandes ist es dem Hafenmeister gestattet, in Brand gerathene Fahrzeuge, wenn dies zur Erhaltung anderer Werthe nöthig ist, durch Anbohren oder Einschlagen von Löchern u. s. w. zu versenken, ohne dass der betreffende Schiffseigner dieserhalb eine Entschädigung zu beanspruchen hat.

Die zur Aufeisung des Hafens und zur Entfernung des Eises aus demselben erforderlichen Mannschaften und Geräthe haben die Besitzer der überwinternden Fahrzeuge nach Anweisung des Hafenmeisters binnen 24 Stunden nach erlassener Aufforderung unentgeltlich zu stellen, und zwar für ein leeres Fahrzeug bis zu 5000 Ctr. Tragfähigkeit je ein Mann, für grössere, beziehungsweise beladene Fahrzeuge je zwei Mann.

Nach Wiedereröffnung der Schiffahrt haben die im Hafen etwa noch zurückbleibenden Fahrzeuge die Liegestellen vor den Ueberlade- und Werftplätzen, sowie die für den Schiffsverkehr erforderlichen Fahrstrassen freizugeben.

Zu dem gleichzeitig verlautbarten Tarife für die Benützung des Magdeburger Hafens zum Winterlager ist Folgendes zu bemerken:

Soweit zum Verholen der Schiffe die Spills benützt werden, kommen die im Tarif für Benützung des Hafens zu Handelszwecken hiefür vorgesehenen Gebühren nebst dem Winterliegegeld zur Erhebung.

Die Benützung des Hafens zur Ueberwinteruag ist nur zulässig, soweit es nach dem Ermessen der Hafenbehörde die räumlicben Verhältnisse oder der Hafenverkehr gestatten.

Das Winterliegegeld wird erhoben für die Benützung des Hafens in der Zeit vom 1. December bis 15. März. Fahrzeuge jedoch, welche innerhalb dieses Zeitraumes im Hafen löschen oder laden, haben nur entweder das Winterliegegeld oder die Abgahen nach Massgabe des Gebührentarifes für Benützung dcs Hafens zu Handelszwecken zu entrichten, je nachdem der Betrag des ersteren oder des letzteren sich höher stellt. Das Winterliegegeld kann nach Wahl des Schiffsführers entweder für die ganze Winterliegezeit im Voraus ohne Rücksicht auf die Dauer des Aufenthaltes, oder nachträglich, muss jedoch vor dem Verlassen des Hafens nach der Anzahl der im Hafen zugebrachten Tage, einschliesslich der Tage des Ein- und Auslaufens, entrichtet werden. Die Erklärung, welche Art der Abgabenentrichtung gewählt wird, ist sofort beim Einlaufen in den Hafen bei der Hebestelle abzugeben. Für Fahrzeuge, welche nach Entrichtung der Abgabe für die ganze Winterszeit den Hafen verlassen, aber in demselben Winter wieder benützen, ist für diese fernere Benützung keine Abgabe zu entrichten.

Bei Berechnung der Abgaben sind Pfennigbeträge nur soweit, als sie durch 5 ohne Rest theilbar sind, unter Weglassung der überschiessenden Pfennige zu berücksichtigen. Befreit vom Winterliegegelde sind kleine Fahrzeuge, welche zu grösseren gehören und mit diesen zusammen im Hafen liegen.

Russland. (Kundmachung für die Schiffährer.) Das Departement für Strassen- und Wassercommunication bringt den Schiffährern zur Kenntniss:

a) In der Bucht von Batum im Schwarzen Meere:

1. auf der NW. Seite, am Ende der Landzunge Burun-Tabia, ist ein Damm errichtet worden, welcher vom Ufer in der Richtung nach NO. 18° in einer Länge von 30 Klafter sich erstreckt, dessen Ende mit zwei Laternen der gewöhnlichen Strassenform, mit rothen Glasscheiben, versehen ist. Diese Laternen sind auf einem hölzernen Ständer hintereinander in der Richtlinie des Dammes angebracht. Von der Stelle dieser Laterne in der Richtlinie des Dammes nach dem Meere hin, in der Entfernung von 7 Klafter, sind Massenmateriale für die Fortsetzung des Dammbaues im Wasser versenkt. Die Höhe der Lichter der erwähnten Laternen beträgt 21 Fuss über dem Wasserniveau, und sind dieselben vom Leuchtthurme in der Richtung nach NW. (39°) 111 Klafter entfernt; und
2. gegenüber der Landzunge Burun-Tabia in der Strecke zwischen den Visirlinien Leuchtthurm-Flaggstockbatterie und Leuchtthurm-Moschee (NW. 190°), in der Entfernung 200 Klafter vom Ufer (250 Klafter vom Leuchtthurm), werden Minen 14 Fuss unter dem Wasserniveau versenkt, deren Stellen mit zwei rothen Bojen markirt werden. Diese Stellen, sowie den Raum zwischen den Minen und dem Ufer dürfen die Schiffe nicht befahren.

b) Im Kaspischen Meere haben die bei den Einfahrten in den Peterhafen an den Kopfenden der nördlichen und südlichen Hafendämme aufgestellten Lichter die Beleuchtung mit 26. October 1892 aufgenommen. — Mit 16. November 1892 wurde der Hafen von Mariupol für die Schiffahrt gesperrt; am 17. desselben Monates hat sich der sichtbare Meereshorizont mit Eiskruste bedeckt.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 10. Jänner eingetragen die Firma:

„Localbahn Strakonitz-Winterberg“

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 18. April 1892, R.-G.-Bl. Nr. 74, dann der mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. August 1892, Z. 18.450, genehmigten Statuten ddo. Winterberg, im Mai 1892 und des Constituirungsactes ddo. Wien, 8. November 1892, errichtete Actiengesellschaft.

2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.

3. Der ausschliessliche Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer normalspurigen Localbahn von der Anschlussstation Localbahn der Kaiser Franz Josef-Bahn über Wollin nach Winterberg.

Der Betrieb der Bahn wird vom Staate für Rechnung der Gesellschaft geführt.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer, d. i. am 18. April 1982, soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession oder über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 670.000 fl., zerlegt in 3350 Stück auf den Inhaber lautende Actien à 200 fl. festgesetzt und besteht aus 1250 Stück Prioritätsaction im Gesammtbetrage von 250.000 fl. und aus 2100 Stück Stammactien im Gesammtbetrage von 420.000 fl.

Die Actien sind untheilbar.

6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath. Derselbe besteht aus höchstens sieben Mitgliedern, wovon eines von der k. k. Staatsverwaltung entsendet wird, während die übrigen von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt werden.

Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder müssen sämmtlich die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben; sie werden stets auf die Functionsdauer bis zum Ablaufe der nächsten ordentlichen Generalversammlung berufen, in welch' letzterer sohin die Neuwahl der Mitglieder vorzunehmen ist.

Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsrathsmitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer kann seine Stelle provisorisch vom Verwaltungsrathe aus der Zahl der Actionäre besetzt werden.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 8. November 1892 wurden zu Verwaltungsrathsmitgliedern gewählt:

Alois Nedobity, fürstlich Schwarzenberg'scher Domänenvorstand in Winterberg.

Franz Waldek Edler von Waldried, kais. Rath und Fabrikant in Prag,

Franz Sladkowsky, Bürgermeister in Wollin,

Dr. Ernst Edler von Lom, Landesadvocat in Wollin,

Ludwig Lobmeyr, Mitglied des Herrenhauses und Fabrikant in Wien,

Franz Mayer, Realitätenbesitzer in Winterberg,

Von Seiten der k. k. Staatsverwaltung wurde Dr. Ignaz Mikosch, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, zum Mitgliede des Verwaltungsrathes ernannt.

7. Die Firma der Gesellschaft wird in der Art gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Localbahn Strakonitz-Winterberg" zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes collectiv ihre Namen schreiben.

8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen durch die einmalige Einschaltung in der „Wiener Zeitung".

Rückzahlungen.

Ab 1. Februar:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Prioritäten I., II. und III. Em. (verlost am 1. August 1892).

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Sämmtliche 5 pCt. Prioritäten der Em. 1866 (verlost am 31. October 1892).

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Eisenbahn-Anlehen v. J. 1845 und 1849 (verlost am 2. Jänner).

Verlosungen.

Am 2. Jänner:

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1891 und 4 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Prag-Duxer Eisenbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1883 1884 nnd 1891 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Februar:

Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten. Für je fl. 100 Capital fl. 2.36¼ ö. W., für je fl. 500 Capital fl. 11.81¼ ö. W., für je fl. 1000 Capital fl. 23·62½ ö. W.

Ungarische Staatseisenbahn-Anleihe. 4½ pCt. vom Jahre 1889, in Gold, für je fl. 100 Capital Francs 5.62·5.

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten fl. 7.50 Silber.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäts-Obligationen, Em. 1866 (gekündigt), fl. 7.50 Silber.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des V. Stückes.) Das am 13. Jänner 1893 herausgegebene V. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2050: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 8. Jänner 1893, Z. 158.921 ex 1892, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in den Gerichtsbezirken Eule nnd Neuhaus.

Nr. 2051: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 10. Jänner 1893, Z. 1304, betreffend die Aufhebung der wegen Maul- und Klauenseuche angeordneten Beschränkungen der Einfuhr von Rindern, Schafen und Ziegen aus den politischen Bezirken Brzežany, Podhajce, Tarnopol und Złoczów in Galizien nach Niederösterreich.

Nr. 2052: Kundmachnng der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 7. Jänner 1893, Z. 19.316 ex 1892, betreffend die Aufhebnng des Verbotes der Einfuhr nnd des Eintriebes von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus den galizischen Bezirken Bohorodczany, Horodenka, Kalucz, Nadworna, Rohatyn, Stry und Turka nach Schlesien.

Nr. 2053: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 10. Jänner 1893, Z. 347, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Bezirken Stadt Laibach und Laibach Umgebung, Littai und Rudolfswerth in Krain nach Salzburg.

— (Inhalt des VI. Stückes.) Das am 16. Jänner 1893 herausgegebene VI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2054: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 9. Jänner 1893, Z. 103 456 ex 1892, betreffend die provisorische Bestimmung der Station Zabłotce der k. k. Oesterr. Staatsbahnen als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern.

Nr. 2055: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 11. Jänner 1893, Z. 2691, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus der Bukowina nach Galizien.

— (Inhalt des VII. Stückes.) Das am 17. Jänner 1893 herausgegebene VII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2056: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 12. Jänner 1893, Z. 924, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach, bezw. durch Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2057: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. Jänner 1893, Z. 365, betreffend die Bedingungen, unter welchen Klauenthiere aus Bosnien und der Herzegowina nach den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern zur Ausfuhr gelangen dürfen.

Literatur.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie, nebst den angrenzenden auswärtigen Landestheilen. Herausgegeben im Auftrage des k. k. Handelsministers von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen (1 : 100.000).

Soeben ist eine neue, sorgfältig revidirte und ergänzte Auflage obiger Karte, welche das Bahnnetz in schwarzer, die Meere und Flüsse in blauer und das Terrain in brauner Farbe deutlich zur Darstellung bringt, für das Jahr 1893 erschienen, und ist dieselbe bei der Kunsthandlungsfirma Artaria & Co., Wien, I., Kohlmarkt 9, zu beziehen.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen an Stelle des als Oberpostrath nach Graz übersetzten Ministerial-Secretärs im Handelsministerium Moriz Felicetti von Liebenfelss ernannt:

zum landesfürstlichen Commissär bei der Mährisch-schlesischen Centralbahn den Sectionsrath im Handelsministerium Camill Kuranda,

zum landesfürstlichen Commissär bei der Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft den Ministerial-Concipisten im Handelsministerium Michael Freiherr von Kast,

zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft den Ministerial-Secretär im Handelsministerium Dr. Zdenko Ritter von Forster,

zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft den Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Dr. August Weeber, und

zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der Wien—Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn den Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Dr. Carl Ritter Rumler von Aichenwehr; ferner ernannt:

zum landesfürstlichen Commissär bei der Actiengesellschaft Localbahn Radkersburg-Luttenberg den Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Dr. Robert Sturm, und

zum Stellvertreter des landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und bei der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn den Ministerial-Concipisten im Handelsministerium Oskar Freiherrn von Pusswald.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Offert-Ausschreibung

auf

Hölzer für Bahnerhaltungszwecke

für die österreichische Strecke.

Wir benöthigen für den österreichischen Streckentheil die nachfolgend verzeichneten Bahnerhaltungshölzer, welche wir im Offertwege in Theilquantitäten oder im Ganzen zu vergeben beabsichtigen, und zwar:

circa 21 m³ Bretter, Balken aus Tannen- oder Fichtenholz,
2 Stück Handschranken aus Tannen- oder Fichtenholz,
25 „ Zugschranken „ „ „
1050 „ Latten zur Einfriedung, aus Tannen- oder Fichtenholz,
1450 „ Latten zur Verdichtung, aus Tannen- oder Fichtenholz,
100 „ Schwartlinge aus Tannen- oder Fichtenholz,
1000 „ Dachschindeln,
38 m³ Pfosten, Brückenhölzer aus Kieferholz,
11 m³ Gerüsthölzer, Säulen und Pflöcke aus Lärchenholz,
15 m³ Längsträger aus Eichenholz.

Die oben erwähnten Bahnerhaltungshölzer benöthigen wir für das Jahr 1893 und sind die darauf bezughabenden Offerte mit einem Stempel versehen, gesiegelt, und mit der Aufschrift **„Offert zur Zahl 30274/3968 A II“** bis längstens 10. Februar 1893, Mittags 12 Uhr, bei unserem Secretariate (Budapest, Marie Valeria utcza 11) portofrei einzureichen.

Die Offertstellung hat sich entweder auf das ganze Lieferungsquantum, oder auf Theile desselben, welche jedoch zumindest eine und dieselbe Holzgattung umfassen müssen, zu beziehen.

Im Offerte ist der Preis per Kubikmeter und per Stück für jede Holzgattung einzeln, franco einer unserer Stationen, sowie der kürzeste Lieferungstermin anzugeben, und soll dasselbe gleichzeitig die Erklärung enthalten, dass Offerent mit seinem Offerte bis 10. März 1893 im Worte bleibt.

Gleichzeitig mit dem Offerte ist ein Vadium in der Höhe von 5 Percent des Lieferungswerthes bei unserer Hauptcassa in Budapest zu deponiren. Dieses Vadium ist entweder in Baarem oder in cautionsfähigen Werthpapieren zu hinterlegen.

Verspätet oder ohne Vadium eingelangte Offerte, oder solche, welche nicht den Offerthedingungen entsprechend ausgestellt und adjustirt sind, werden nicht berücksichtigt.

Die Direction der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn behält sich decidirt das Recht vor, zwischen den Offerenten, ohne jede Rücksichtnahme auf die Preise und Bedingnisse, frei wählen zu können.

Die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse ferner das zur Offertstellung unbedingt zu benützende Offert-Formular und das Dimensions-Verzeichniss können bei unserer Materialanschaffung in Budapest gegen Erlag von 50 kr. bezogen werden.

Budapest, am 30. December 1892.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages II zum Ausnahmetarife.

Zu dem vom 1. Jänner 1892 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. von den Stationen des oberschlesischen Grubenbezirkes nach Stationen

1. der k. k. Oesterr. Staatsbahnlinien Erbersdorf—Würbenthal pp.,
2. der Mährisch-schlesischen Centralbahn und
3. der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Strecken Adamsthal—Skalitz—Boskowitz pp.)

tritt mit 1. Februar 1893 ein Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Station Strassnitz der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (an Stelle der im Haupttarife befindlichen bezüglichen Frachtsätze).

Druckabzüge dieses Nachtrages können von den betheiligten Bahnverwaltungen bezogen werden.

Wien, am 17. Jänner 1893. [67]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife für die Beförderung von Eiern etc.

Am 1. Februar 1893 treten in Wirksamkeit:

a) Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern, Eiweiss (Albumin) und Eigelb (Eidotter) zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Linien in Galizien) und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, Lindau transit, ferner Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits;

b) der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern, Eiweiss (Albumin) und Eigelb (Eidotter) zwischen ungarischen Stationen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, bezw. Lindau transit, ferner Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits.

Die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von je 15 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 14. Jänner 1893. [68]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Rumänischer Holzverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Februar 1893 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Nutzholz und Schwellen von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (galizische Linien) nach Stationen der Rumänischen Eisenbahnen zur Einführung.

Hiedurch wird der bisherige Ausnahmetarif vom 1. Juni 1892 ausser Kraft gesetzt.

Insoweit durch den neuen Ausnahmetarif Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. März 1893 in Giltigkeit.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 15 kr. erhältlich.

Wien, am 10. Jänner 1893. [69]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Nachtrag I zu den Remorque-Tarifen vom Jahre 1892.

Mit Schiffahrtsbeginn 1893 tritt ein Nachtrag I zu den Remorque-Tarifen vom Jahre 1892 der Ersten k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Kraft.

Derselbe enthält Remorque-Gebühren für Fahrzeuge über 6000 und 7000 q Tragfähigkeit im Verkehre auf der ungarischen Donaulinie unterhalb Gönyö.

Tarifexemplare zum Preise von 5 kr. sind bei der Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft erhältlich.

Wien, am 17. Jänner 1893. [70]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Barcs-Pakrácer Eisenbahn.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1893 ist der Nachtrag I zu dem seit 1. März 1886 giltigen Specialtarife für Holzkohle in Wagenladungen im Verkehre von Stationen der Barcs-Pakrácer Eisenbahn nach Südbahn-Stationen und nach der Station Fiume der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen zur Einführung gelangt.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 5 kr. pro Exemplar bei der gefertigten Verwaltung (commercielle Direction in Wien und Betriebs-Direction in Budapest), sowie im Wege der Stationen erhältlich.

Wien und Budapest, 19. Jänner 1893. [71]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Barcs-Pakrácer Eisenbahn.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1893 ist der Nachtrag I zu dem seit 10. November 1885 giltigen Specialtarif für Brennholz und Sägespäne in Wagenladungen von Stationen der Barcs-Pakrácer Eisenbahn nach

Wien (Matzleinsdorf), Hetzendorf und Budapest S. B. zur Einführung gelangt.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages werden von der gefertigten Verwaltung (commercielle Direction in Wien und Betriebs-Direction in Budapest), sowie im Wege der Stationen an Interessenten unentgeltlich verabfolgt.

Wien und Budapest, 19. Jänner 1893. [72]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch als betriebführende Verwaltung der Barcs-Pakraczer Eisenbahn.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Eisenbahn Güns - Steinamanger.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1893 ist der Nachtrag III zu dem seit 20. Juni 1889 giltigen Specialtarif für diverse Artikel, im Verkehre zwischen der Station Güns der Eisenbahn Güns-Steinamanger und einigen Südbahn-Stationen zur Einführung gelangt.

Derselbe enthält Aenderungen der Tarifbestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind um den Preis von 2 kr. pro Exemplar bei der commerciellen Direction der gefertigten Verwaltung und im Wege der Stationen erhältlich.

Wien und Budapest, 19. Jänner 1893. [73]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch als betriebführende Verwaltung der Eisenbahn Güns-Steinamanger.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages V zum Localtarife vom 1. Juli 1890.

Mit 1. Februar 1893 tritt der Nachtrag V zum Localtarife vom 1. Juli 1890 in Kraft.

Der Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes vom 1. Juli 1890, bezw. der hiezu bereits erschienenen Nachträge.

Exemplare des Nachtrages sind bei der commerciellen Direction in Wien, bei der Betriebs-Direction in Budapest und in den Stationen der gesellschaftlichen Linien zum Preise von 80 kr. ö. W. per Stück zu erhalten.

Wien, am 15. Jänner 1893. [74]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Verschiebung des Einführungstermines.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums vom 19. Jänner 1893, Nr. 7, verlautbarte Einführung des Tarifes, Theil II, Heft 1, für Getreide etc. im Südwestösterreichisch-Ungarischen Verbandsverkehre wird am 1. Februar 1893 nicht erfolgen.

Wien, am 19. Jänner 1893. [75]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Anhanges zu den Verbandstarifen.

Mit 1. Jänner 1893 ist ein besondere Begünstigungen enthaltender „Anhang" zu den ab 25. Mai 1891 giltigen Ungarisch-Adriatischen Verbandstarifen (Theil II, Hefte 1 und 2) in Kraft getreten.

Exemplare desselben sind in den Tarifbureaux der betheiligten Bahnverwaltungen, sowie durch die Verbandsstationen zum Preise von 30 kr. per Stück erhältlich.

Wien und Budapest, 15. Jänner 1893. [76]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Zuschlagsfrist zur Lieferungszeit für Frachtgüter.

In Folge der durch Schneehindernisse erschwerten Manipulation, sowie durch die Stockungen in der Uebernahme der Güter in Bruck a/L. und Marchegg haben sich im Verkehre am Wiener Bahnhofe und in den Strecken Wien—Bruck und Wien—Marchegg derartige Schwierigkeiten ergeben, dass es nicht möglich ist, die reglementsmässigen Lieferfristen einzuhalten.

Es wird daher im Sinne des § 63, Absatz 3, Ziffer 2, des Betriebs-Reglements für alle Frachtgüter, welche in der Station Wien zur Auflieferung oder Ablieferung gelangen, dann für jene Frachtgüter, welche ohne Berührung der Station Wien in der Strecke Wien—Bruck a/L. oder Stadlau—Marchegg befördert werden, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, insoferne der Verkehr in diesen Strecken überhaupt zulässig, eine Zuschlagsfrist von drei Tagen zu der reglementsmässigen Lieferzeit vom 19. Jänner 1893 angefangen bis auf Widerruf festgesetzt.

Wien, am 18. Jänner 1893. [77]

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Ungarn).

Nachtrag VI zum Tarifheft 3.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 19. December 1892 (Handelsministerial-Verordnungs-Blatt Nr. 147 vom 22. December 1892) wird hiemit bekanntgegeben, dass der Nachtrag VI zum Tarife, Theil II, Heft 3, betreffend Ausnahmetarif 22 (Getreide), 24 (Zwiebel) am 1. Februar 1893 in Wirksamkeit treten wird.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 19. Jänner 1893. [78]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Namens des Verbandes.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. März 1893 tritt für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe enthält unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. December 1890 sammt Nachträgen:

A. Zusatzbestimmungen zu den Abschnitten II und III des Betriebs-Reglements,

B. geänderte Preise einfacher Fahrkarten für Personenzüge, combinirte Züge und solche von Rückfahrkarten, sowie neue Gepäcks-Frachtsätze.

Exemplare dieses Tarifes sind zum Preise von 20 kr. österr. Währung von den betheiligten Stationen und der gefertigten Direction zu beziehen.

Prag, am 17. Jänner 1893. [79]

Die Direction der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.

Sonstige Nachrichten.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn. (Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen). Am 1. Februar tritt zum Tarife für den vorbezeichneten Güterverkehr der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Aenderungen der Vorbemerkungen zum Güterfrachttarife, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Tarif-Tabellen.

Ausserdem wird die Fassung des Ausnahmetarifs I für Holz theilweise geändert und endlich wird der Ausnahmetarif 6 für Getreide u. s. w. mit Ablauf des 30. April 1893 ohne Ersatz aufgehoben.

Deutsche Eisenbahnen. (Tarifänderung für Malz.) Insoweit im Local- und gegenseitigen Wechsel-Güterverkehr der nichtpreussischen deutschen Staatseisenbahnen und deutschen Privateisenbahnen, sowie im Wechsel-Güterverkehr dieser Verwaltungen mit den preussischen Staatseisenbahnen allgemeine Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate in Geltung sind, welche auf der Grundlage des allgemeinen (Staffel-) Getreide-Ausnahmetarifes der preussischen Staatsbahnen vom 1. September 1891 beruhen, werden dieselben vom 15. Jänner 1893 ab auch bei der Beförderung von Malz in Ladungen von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen zur Anwendung gebracht. Soweit noch niedrigere Ausnahmetarife für Malz vereinzelt bestehen, bleiben dieselben bis auf Weiteres in Giltigkeit

Frankfurt-Oberhessisch-Bayerischer Verkehr. (Nachtrag II zum Gütertarif, Theil II, vom 1. August 1891.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1893 ist zum obenbezeichneten Tarife Nachtrag II erschienen, welcher enthält:

I. Aenderung des Vorworts;
II. Aenderungen der besonderen Zusatzbestimmungen;
III. Ergänzungen der Kilometertafel I, der Ausnahmetarife, sowie der Tarife für den Verkehr mit den Bayerischen Vicinal-, Staats- und Privat-Localbahnstationen.

Hannover-Bayerischer Verkehr. (Neuer Gütertarif, Theil II, vom 1. Jänner 1893.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893 gelangte zum vorbezeichneten Gütertarife ein neuer Theil II zur Einführung, durch welchen die Abschnitte II A, B, C und D des Hannover-Bayerischen Verbandsgütertarifes, Heft Nr. 1 vom 1. Mai 1887 und Heft Nr. 2 vom 1. Juni 1889, aufgehoben wurden.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891 [Theil II, Heft Nr. 3 des süddeutschen Verbandsgütertarifs, Verkehr zwischen deutschen Bahnen]. (Ausdehnung der Frachtsätze für Getreide auf Malz). Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1893 haben die für die Stationen Eger und Franzensbad (Bayer. Staatsbahn) im Verkehre mit Saarbrücker Stationen eingeführten Frachtsätze für Getreide etc. etc, auch für Malztransporte Anwendung zu finden.

Werrabahn-Bayerischer Verkehr. (Neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, giltig vom 1. Jänner 1893.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner ist an Stelle des seitherigen ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen getreten. Es wird hiebei auf die besonderen Bestimmungen zu § 6 (Seite 4 des Tarifes) aufmerksam gemacht. Hienach ist nunmehr die directe Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Verkehre aller Verbandsstationen des Werrabahn-Bayerischen Gütertarifs (mit gewissen Ausnahmen) zugelassen.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Directer Gütertarif zwischen den Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actiengesellschaft in München.) In Folge Aufnahme der Stationen Donaustauf und Stadtamhof in den directen Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen sämmtlichen Stationen der k. Bayerischen Staatsbahnen und sämmtlichen Stationen der Localbahn-Actiengesellschaft in München können nunmehr auch Frachtbriefe nach den bezeichneten Stationen angenommen werden, obwohl eine directe Schienenverbindung nach denselben nicht besteht.

Hiebei wird noch bemerkt, dass die Localbahn-Actiengesellschaft zwischen der Station Donaustauf und dem Orte Wörth a/D. ein Rollfuhrgeschäft in eigener Regie betreibt und dass Güter nach Wörth a/D. zweckmässig in Donaustauf zum Umschlag gelangen.

Die Versender sind wegen Vorschreibung der Station Donaustauf im Frachtbrief hierauf aufmerksam zu machen.

Tarif für den Norddeutsch-Bayerischen Getreide- und Mehlverkehr. (Nachtrag I und II.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner l. J. ist Nachtrag I zu Heft 2 G und Nachtrag II zu Heft 1 zur Einführung gelangt. Genannte Nachträge enthalten:

1. Aenderung des Vorwortes;
2. Aenderungen der besonderen Bestimmungen;
3. neue und abgeänderte Frachtsätze.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Einführung des Nachtrages V.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893 ist der Nachtrag V zum vorbezeichneten Tarife zur Einführung gelangt, welcher

1. Aenderung der Vorschriften,
2. anderweite Frachtsätze für Lichtenfels und Salzburg,
3. Aufnahme der Station Waltenhofen, sowie der Bodenseeuferstationen Bregenz und Lindau enthält.

Durch diesen Nachtrag werden aufgehoben:

1. die Frachtsätze für Bregenz und Lindau im Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarife vom 1. September 1891,
2. die Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 14 für Palmöl, Palmkernöl (Palmnusskernöl), Cocosnussöl, Cocosöl und Cocosbutter in Heft 4 des Westdeutschen Verbandsgütertarifes vom 1. April 1891 für den Verkehr mit Bregenz und Lindau.

In dem Nachtrage V ist auf Seite 3 im ersten Absatze der Vorschrift unter 1 in der 4. Zeile das Wort „Berlin" in „Ostpreussisch" abzuändern, und im zweiten Absatze der Vorschrift unter 1 in der 2. Zeile hinter II B 7 einzufügen: „bezw. im Ostpreussisch-Bayerischen Verbandsgütertarif, Theil II, unter II B 3."

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. (Nachtrag VII zum Gütertarife, Heft 1, vom 1. November 1890.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner l. J. ist der Nachtrag VII zur Ausgabe gelangt, welcher enthält:

1. Aenderung des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen;
2. Aufhebung von Frachtsätzen;
3. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers;
4. Aenderungen der Stations-Tariftabellen;
5. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife;
6. Aenderungen der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen;
7. Berichtigungen des Nachtrages VI.

— (Nachtrag IX zum Gütertarife, Heft 2, vom 1. Jänner 1891.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893 ist der Nachtrag IX zur Ausgabe gelangt, welcher enthält:

1. Aenderungen des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen;
2. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers;
3. Aenderungen der Stations-Tariftabellen;
4. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife;
5. Aenderungen der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen.

— (Nachtrag V zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Juni 1885.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner l. J. ist der Nachtrag V zur Ausgabe gelangt, welcher enthält:

1. Aenderung des Vorwortes und der Tarifvorschriften;
2. neue und veränderte Tarifsätze;
3. Aufhebung von Tarifsätzen.

Staatsbahnverkehr Breslau—Erfurt. (Nachtrag IV zum Gütertarife.) Am 15. Jänner d. J. trat der Nachtrag IV zum Gütertarife in Kraft. Derselbe enthält u. A.:

a) Einen anderweiten Wortlaut des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen unter II A, II B, II C und II D, sowie der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
b) Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle und der Ausnahmetarife; sowie Berichtigungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
196	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Pflastersteine	Schärding	Passau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	7 kr.	5 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
197	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Position H, 19 des Tarif-Theiles I	Theodoreetie	Nowosielitza transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) die Tragkraftsziffer der zur Verladung verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	47 kr.	37·8 kr.	9·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche die Bestätigung des k. k. Nebenzollamtes in Nowosielitza über den erfolgten Austritt der betreffenden Sendungen nach Russland enthalten müssen und längstens bis Ende Februar 1894 vorzulegen sind	
198	Böhmischen Commercial-bahnen		Getreide	Wostroměř Gutwasser Hořic	Smiřic B.C.B.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	In Kreuzern ö. W. 24·4 20·8 19·6	19·0 18·4 16·0	5·4 2·4 3·6	Im Kartirungswege		
199	Oesterreichischen Nordwestbahn	Böhmischen Nordbahn	Frachtgüter der Classe II	Einsiedl	Georgswalde-Ebersbach Grund-Georgenthal Hainspach-Wölmsdorf Kreibitz-Neudörfel Nixdorf Rumburg Schluckenau Schönau Schönlinde	Aufrechthaltung der für Güter der Classe II bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. 50 49 67 51 68 57 62 66 54		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
200	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Caolin- und Thonerde	Znaim St.E.G. und Oe.N.W.B.	Wigstadtl	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	48·3 kr.		Im Kartirungswege		
201	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Ustron	Wien Nordbahnhof Floridsdorf-Donaufeld Zellerndorf Hangsdorf Grussbach-Schönau Laa	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen	Bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 45·9 45·5 46·0 45·3 42·7 43·3	kr. 40·4 40·4 40·5 40·5 40·5 40·5	kr. 5·5 5·1 5·5 4·8 2·2 2·8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
202	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito (für Sendungen nach Inzersdorf [Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik] und Oberlaa)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg),** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Beförderung der Sendungen unter der Adresse von im neuen Wiener Gemeindegebiete am Wienerberge und Laaerberge angesiedelten Firmen nach Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik) und Oberlaa, allwo dieselben von den Adressaten bezogen und nach dem Wienerberge, bezw. Laaerberge im neuen Wiener Gemeindegebiete abgeführt werden müssen	Bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893, bezw. Ausnahmetarif für den Mähr.-Schles.-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. August 1892	38·5 kr.	36·5 kr.	2·— kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche die bahnämtliche Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen von den Adressaten in Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik), bezw. Oberlaa bezogen, und nach dem Wienerberge, bezw. Laaerberge im neuen Wiener Gemeindegebiete abgeführt worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die bezeichneten Documente werden nicht wieder zurückgestellt.	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
203	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl	Schönbrunn	Triest S.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 300 metr. Tonnen (à 1000 kg)** Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zu Schiffsbauzwecken des Oesterr.-ungar. Lloyd und des Stabilimento tenico in Triest bestimmt sein und unter der Adresse dieser Unternehmungen befördert werden	Bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 178	kr. 128	kr. 50	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Gelangen Wagen mit einer grösseren Tragfähigkeit als 10000 kg zur Verwendung, so erfolgt die Frachtberechnung unter Zugrundelegung der nebenbezifferten ermässigten Frachtsätze für das verladene Gewicht, mindestens jedoch für die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen
					Trieet-S. Andrea				184	134	50			
204	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Karwin	Adeleberg	Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auflieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; für das Abladen der Sendungen in der Empfangsstation Adelsberg gelten die Tarifbestimmungen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 107·6		Im Kartirungswege		Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist an der nebenstehenden Frachtbegünstigung nicht betheiligt
					Lindau-Stadt und Lindau-Rangirbahnhof					106·8				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
205	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Erze, welche bei der Aufgabe in Schwarzbach auf der Geleise-Brückenwaage zur Verwiegung gelangen			Aufgabe in vollen Wagenladungen. Verwiegung in a) Strassenfuhrwerken b) Eisenbahnwaggons	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif Theil I		Wäggeld: a) 0·5 kr. ö. W. pro 100 kg b) 30 kr. ö. W. pro Waggon		Im Kartirungswege		
206	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Geflügel, lebendes und todtes, Obst, frisches, Gemüse und Grünzeug, frisches Wildpret und Butter als Eilgut	den im Tarife, Theil II — Heft 4 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Februar 1892 enthaltenen Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (mit Ausnahme der Stationen der Strecken Marchegg -Palota (incl.), Dévény-Ujfalu—Szakolcza, Dévenytó—Stomfa, Pozsony—Zsolna—Zwardon, Trencsén—Vlarapass, Galanta—N. Szombat—Gulgócz—Lipótvár—Szered, Totmegyer—Nagy-Belicz, Esztergom-Nana—Balassa-Gyarmat, Csata—Léva und Garam—Berzence (inclus.) Ruttka)	Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Marchegg transit, Bruck a/L. transit	**Auflieferung von mindestens 500 Tonnen.** Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbands-Tarif, Theil II — Heft 4, bezw. Localtarif der kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Verschieden	Die tarifmässigen Frachtsätze der Frachtgutclasse II, gekürzt um 20%	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, bezw. Original-Aufnahmsscheine, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und welche spätestens bis Ende April 1894 vorzulegen wird, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	
207	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II	Jungbunzlau (B.N.B.)	Wien K.F.J.B.	Aufgabe als Frachtgut: a) in beliebigen Mengen b) in Mengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Frachtzahlung mindestens für dieses Gewicht. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Anhang zu den Tarifen (Theil II) des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1893	a) 163 kr. ö. W. b) 152 kr. ö. W.	a) 146·9 kr. ö. W. b) 136·6 kr. ö. W.	a) 16·1 kr. ö. W. b) 15·4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
				Vysočan (B N·B.)	Wien K.F.J.B,				a) 152 kr. ö. W. b) 131 kr. ö. W.	a) 125 kr. ö. W. b) 119 kr. ö. W.	a) 27 kr. ö. W. b) 12 kr. ö. W.			
208	Böhmischen Westbahn		Coaks	Stnab	Zditz transit	Erfüllung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des Localgütertarifes. Bestimmung der Sendungen nach Přibram	Vom 1. Februar bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarif	24·7 kr.	20·0 kr.	4·7 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
209	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohlen und Coaks	Brüx	Moosach, Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewicht, bezw. (wenn kein Ladegewicht angegeben ist) nach der Tragfähigkeit der Wagen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1893	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Eisenbahn-Verband, Theil V, Heft 1, vom 1. November 1890 (Böhm.-Bayer. Kohlenverkehr)		1·05 Mark		Im Kartirungswege		
210	**Südbahn-Gesellschaft**		Getreide aller Art	Stationen der Strecken: Barcs — Légrád und Kanizsa—Csakathurn	Triest S.B.	**Nach erfolgter Ablieferung von mindestens 18000 Tonnen** Getreide ab den auf dem Gebiete der ungar. Krone gelegenen Stationen nach Triest an Einen Empfänger innerhalb der Begünstigungsdauer werden für **das das vorbezeichnete Quantum überschreitende Plusquantum**, und zwar: a) **bis zu 5000 Tonnen,** b) **über 5000 Tonnen.** die neben ausgewiesenen Rückvergütungsbeträge geleistet. Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen	Vom 1. Februar 1893 bis Ende December 1893	Tarif für den Ungar.-Adriat. Eisenbahn-Verband, Heft 2, vom 25. Mai 1892, bezw. temporärer Anhang zum Localtarife der Südbahn, giltig vom 1. Jänner 1893			ad a) 4 kr. ö. W. ad b) 6 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
				Stationen der Strecken: Budapest S.B. loco u. trans.— Komárváros, Stuhlweissenburg—Uj-Szöny und Neudörfl—Geise							ad a) 6 kr. ö. W. ad b) 8 kr. ö. W.			
211	**Südbahn-Gesellschaft**		Porphyr-Block	Branzoll	Innsbruck	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Der Transport muss für das Andreas Hofer-Denkmal am Berge Isel bestimmt und an das Denkmal-Comité adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1893	Localtarif	30 kr. excl. Mgh.	15 kr. excl. Mgh.	15 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
212	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben	Sissok via Leoben	Passau transit mit der Bestimmung nach Würzburg oder Wernfeld	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen. Die Sendungen müssen mit directen nach Würzburg oder Wernfeld lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Das Aufladen ist Sache der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, jedoch nur während offener Schiffahrt auf der Save und der Donau	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	90 kr. inclus. 5 Percent ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 150 vom 31. December 1892, sub Post 2635, publicirte Frachtbegünstigung wird hiedurch ersetzt
213	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Graz S.B.	Semmering	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrig. Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die bezüglichen Bestimmungen der Serie XIII des Localtarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	30 kr. ö. W. exclus. Mgb.	24 kr. ö. W. exclus. Mgb.	6 kr.	Im Kartirungswege		
214	Südbahn-Gesellschaft		Eichenholz-Extract in tropfbar flüssigem Zustande	Sissok	Monfalcone	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	115·4 kr. incl. Mgb. und incl. ungar. Steuer	82·0 kr. incl. Mgb. und incl. ungar. Steuer	33·4 kr.	Im Kartirungswege		
215	Südbahn-Gesellschaft		Roheisen, Bessemer-, Rohguss-Zaggel und Ingots, Eisen- und Stahlabfälle, sowie Alt- und Brucheisen	Wien (Matzleinsdorf)	Bruck a/M.	Aufrechthaltung der Bestimmungen für Güter der Serie XIII	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	34 kr. excl. Mgb.	31 kr. excl. Mgb.	3 kr.	Im Kartirungswege		
216	Südbahn-Gesellschaft	Der im „Temp. Anhang pro 1893“, sub Post 31/b für Eisen und Stahl, dann Eisenwaaren ab Stationen der Kärntner Linie, dann von Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Nabresina—Görz und Bruck—Leoben enthaltene ermässigte Tarif hat auch nach Stationen der Strecke Steinbrück—Rann, resp. vice versa, Geltung.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
217	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Mühleneinrichtungsgegenstände	Leibnitz	Marburg	Die Transporte müssen zur Vergrösserung eines Mühlen-Etablissements in Marburg bestimmt sein. Anf- und Abladen durch die Partei resp. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	Variabel	50% Nachlass vom Normaltarif mit einer Minimalgebühr von fl. 5 per verwendeten vierrädrigen Wagen	Variabel	Im Kartirungswege		
218	Südbahn-Gesellschaft	Am Galizisch-Adriatischen Eisenbahn-Verbande betheiligten Verwaltungen	Holz eingereiht in den Ausnahmetarif XIII a / XIII b des Galizisch-Adriatischen Verband-Tarifes	Bednarów	Cormons	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verband-Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Galizisch-Adriatischer Verband-Tarif vom 1. Jänner 1893	165	152	13	Im Kartirungswege		
				Boryslaw					164	149	15			
				Wygoda					170	155	15			
				Bednarów					160	146	14			
				Boryslaw					156	142	14			
				Wygoda					162	149	13			
									kr. ö. W. inclus. Mgb., bezw. ung Transportsteuer		kr. ö. W.			
219	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	**Elbeumschlagsverkehr.** **(Tarifberichtigung.)** Die im Rückvergütungsausnahmetarife Nr. 1 des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 bei der Station Schwarzbach mit 5 Pfg. pro 100 kg angeführte Schleppbahngebühr wird mit Giltigkeit ab 10. Februar 1893 im Verkehre mit den Elbeumschlagsplätzen Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag auf 10 Pfennige und im Verkehre mit Aussig-Landungsplatz mit 9·5 Pfennige pro 100 kg berichtigt.											
220	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (exclus. Traubenzucker, Stärkezucker und Rohzucker)	In dem im Verordnungs-Blatte Nr. 122 und 130 ex 1892, sub Pos. 1613, bezw. 1735, für nebenstehende Transporte verlautbarten Frachtermässigungen sind unter der Rubrik „Bedingungen etc." die Worte „Routenvorschrift ausgeschlossen" zu streichen.										

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 5, ddo. 14. Jänner 1893, sub Position 129 erschienenen Publication ist in der Rubrik „besondere Bemerkungen", in der ersten Zeile, zwischen die Worte „für" und „Wien" das Wort „von" einzuschalten.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die Tarifermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 147 vom 22. December 1892 und Tempor. Anhang zu dem Tarife der Südbahn-Gesellschaft, giltig vom 1 Jänner 1893	2297 / 199		Petroleum	Triest und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) transit	Wird durch die nach Pressburg und darüber hinaus bestehenden directen Tarife gegenstandslos

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung

für

Hochbauten in der Station Linz.

Die Ausführung einer Locomotiv-Montirung für 32 Maschinenstände bei der Centralwerkstätte in der Station Linz im approximativen Kostenbetrage von 210.000 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerten, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Anfschrift: „Offert für Hochbauherstellungen in der Station Linz" längstens am 10. Februar 1893, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im Jänner 1893.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 9. Wien, 24. Jänner 1893. **VI. Jahrgang.**

Die neuen Bahnprojecte für London.

In der letzten Session des englischen Parlamentes wurden bereits sechs Projecte neuer Untergrundbahnen in Verhandlung gezogen, und zwar:

1. das Project der Central London-Bahn bezüglich einer Fortsetzungsstrecke von Liverpool Street;
2. das Project der Baker Street- und Waterloo-Bahn;
3. jenes der City- und South London-Bahn bezüglich einer Fortsetzung ihrer Linien nach Islington;
4. das Project der Great Northern und City-Bahn;
5. der Linie Hampstead, St. Pancras und Charing-Cross und
6. das Project der Waterloo- und City-Bahn.

Das Project der Central London-Bahn, sowie der Great Northern- und City-Bahn haben bereits die Sanction der Königin erhalten; das Gesetz bezüglich der Baker Street- und Waterloo-Bahn hat gleichfalls die parlamentarische Behandlung passirt und steht unmittelbar vor der Sanctionirung.

Die übrigen drei Projecte sind seinerzeit zwar in den parlamentarischen Comités durchberathen, jedoch nicht vollständig erledigt worden.

Dieselben werden daher in der neuen Parlamentssession nochmals zur Verhandlung gelangen.

In der gegenwärtigen Session sind zwei weitere Bahnprojecte für London hinzu getreten, und zwar das Project der Clapham Junction- und Paddington-Bahn, sowie jenes der Edgware Road- und Victoria-Bahn.

Das erste Project betrifft eine Bahn von circa 7·2 Kilometer Länge, welche von St. John's Hill nach Bishop's Road Bridge zur Great Western-Bahn hergestellt und mit Elektricität oder einem anderen Motor mit Ausschluss von Dampf betrieben werden soll.

Das Actiencapital für diese Bahn ist mit 1,050.000 Pfund Sterling bemessen, mit der üblichen Berechtigung, weitere 350.000 Pf. St. Obligationen auszugeben.

Die Edgware Road- und Victoria-Bahn wurde in einer Länge von 7·2 km von Edgware Road nach Vauxhall Bridge Road ziehen und zugleich eine Seitenlinie von circa 0·3 km Länge von High Road über Kilburn nach Dyne Road erbaut werden.

Auch diese Bahn soll in gleicher Art wie die letzterwähnte als Tunnelbahn mit zwei Röhren gebaut und in derselben Weise betrieben werden.

Das Actiencapital für diese Linie ist mit 1,200.000 Pfund Sterling in Actien zu 10 Pf. St. bemessen, mit der Bewilligung 400.000 Pf. St. Obligationen ausgeben zu können.

Die Arbeiten sollen innerhalb 5 Jahren nach Sanctionirung des Gesetzes vollendet sein. Bei beiden letztgenannten Bahnen ist eine Bestimmung im Gesetzentwurfe aufgenommen, wonach Arbeiter zu gewissen Stunden Morgens und Abends mit ermässigten Preisen befördert werden müssen.

Bei der Clapham Junction- und Paddington-Bahn ist als diesbezüglicher Fahrpreis 1 Penny für die Fahrt über die ganze Linie, bei der Edgware Road- und Victoria-Bahn ein halber Penny per engl. Meile festgestellt.

Die Baukosten der einzelnen Linien sind wie folgt präliminirt:

	Meilen lang	Pf. St.
Waterloo- und City-Bahn	$1^1/_2$	500.000
Baker Street- und Waterloo-Bahn . .	3	990.000
City und South London, Verlängerung nach Islington	$2^3/_4$	706.000
Great Northern- und City-Bahn . . .	$3^1/_4$	1,200.000
Clapham Junction- und Paddington-B.	$4^1/_2$	1,250.000
Edgware Road- und Victoria-Bahn . .	$4^1/_2$	1,250.000
Hampstead-, St. Pancras- und Charing Cross-Bahn	$5^1/_4$	1,255.000
Central London - Bahn, Verlängerung Liverpool Street	$6^1/_2$	2,268.000
Summa . . .	$31^1/_4$	9,419.000

Die durchschnittlichen Baukosten der vorgenannten städtischen Verkehrslinien stellen sich daher per englische

Meile auf 301.400 Pf. St. oder per Kilometer auf 187.300 Pfund Sterling.

Die Arbeiten an der Great Northern- und City-Bahn werden, nachdem das Project bereits genehmigt ist, in kürzester Zeit beginnen, jene für die Waterloo- und City-Bahn werden sofort nach Sanctionirung des bezüglichen Gesetzes in Angriff genommen werden.

Beide Linien sind als besonders dringlich für den Londoner Verkehr bezeichnet.

Von den anderen Bahnprojecten wird jenes der Central London-Bahn zuerst zur Realisirung gelangen.

[„Railway News.“]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 186. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Jänner steht der Titel „Wasserbau“ in Verhandlung.

Abgeordneter Dr. Gessmann bespricht die Donau-Regulirung bei Wien. Er weist auf die bezüglichen Verhandlungen im niederösterreichischen Landtage hin und bemerkt, dass durch die eingetretenen Dammbrüche und die Katastrophe von Schönau der Glaube an die Unfehlbarkeit der Donau-Regulirungs-Commission erschüttert worden sei. Das System, von dem sie ausgegangen — die Errichtung von Hochwasserdämmen — haben sich in der Praxis nicht bewährt. Der Effect, den man von der Errichtung der grossen Schutzdämme erwartete, sei ausgeblieben, ja die Gefahren, welche sich aus der Einengung des Flusslaufes ergeben, erhöhen sich von Jahr zu Jahr. Allerdings habe man eingewendet, das Werk der Donau-Regulirung sei erst zur Hälfte beendet, man möge mit der Kritik bis zur Vollendung warten, allein die im Marchfelde eingetretenen schweren Schäden fordern Abhilfe. Schon im Interesse Wiens, für welches das Marchfeld ein Approvisionirungsgebiet darstelle, müsse dasselbe vor verheerenden Ueberschwemmungen geschützt werden.

Abgeordneter Kaftan bespricht die Schaffung des Donau-Elbe-Odercanales und klagt darüber, dass die Vorarbeiten zu diesen so wichtigen Wasserstrassen so sehr verzögert werden. Er widerlegt sodann eingehend die Bedenken, welche von verschiedenen Seiten in Bezug auf die Durchführbarkeit dieses Projectes ausgesprochen wurden, indem er auf die grossen Werke hinweist, welche die Ingenieurkunst bereits geschaffen. Er führt die grossen Erfolge an, welche die Canalisation in anderen Staaten, wie in Deutschland, Frankreich, Belgien, Holland u. s. w., aufzuweisen hat, und gibt der Ueberzeugung Ausdruck, dass wie in allen diesen Ländern auch in Oesterreich die Canäle reiche Früchte tragen werden. Redner spricht sein Bedauern darüber aus, dass im Budget ein so geringer Betrag, für Wasserbauten eingestellt sei, ein Betrag, welcher gegenüber dem im Auslande demselben Zwecke gewidmeten Summen geradezu verschwindend klein genannt werden müsse. Wenn im Ministerium nicht ein eigenes hydrographisches Bureau geschaffen werde, könne auf dem so wichtigen Gebiete etwas Erspriessliches nicht geleistet werden. Redner zählt die umfangreichen Arbeiten auf, welche einem solchen Wasserbau-Departement zufallen würden, um auf diesem in Oesterreich so vernachlässigten Gebiete endlich das Allernothwendigste zu leisten. Es dürfte kein Opfer zu gross sein, um in Oesterreich eine rationelle Wasserwirthschaft zu schaffen; denn die hierzu erforderlichen Summen würden sich in kurzer Zeit reichlich verzinsen. Man möge die riesigen Erfolge betrachten, welche in Aegypten durch eine richtige Wasserwirthschaft errungen wurden, wo durch Anlegung von Schöpfwerken tausende von Hectaren ursprünglichen Wüstenlandes in erträgnissreiches urbares Land verwandelt wurden. Redner bespricht sodann einige ausser dem Donau-Elbe-Odercanal für Böhmen nothwendige Wasserbauten, darunter die Canalisirung der Moldau oberhalb Prag, aus welcher der böhmische Holzhandel grossen Vortheil ziehen würde, die Regulirung der Eger, die Schiffbarmachung der Elbe in ihrem Oberlaufe u. s. w.

Abgeordneter Wenger erörtert mehrere Mängel der Donau-Regulirung. Weiter bespricht Redner die Behinderung der Flossschiffahrt im Donaucanale; beim Sperrschiffe haben sich Baggerungen als nothwendig herausgestellt, mit deren Durchführung aber die Bauunternehmung zu spät begonnen habe, so dass den Flössen Anfangs die Durchfahrt nur drei Mal in der Woche, später gar nur am Sonntage gestattet werden konnte, was grosse Nachtheile mit sich brachte. Die Regierung sollte daher in Hinkunft genaue Weisungen an die Bau-Unternehmung ergehen lassen und bei den bevorstehenden grossen Arbeiten am Donaucanale für einen provisorischen Landungsplatz vorsorgen.

Abgeordneter Jax wünscht die Organisirung eines Avisirungsdienstes die ganze Donau entlang, damit die an diesem Flusse liegenden Ortschaften vor etwaigen Gefahren rechtzeitig gewarnt werden.

Abgeordneter Rammer führt aus, dass die Donau durch die Regulirungsbauten immer mehr eingeengt werde, wodurch häufige Ueberschwemmungen hervorgerufen werden. Redner beantragt eine Resolution, in welcher die Errichtung von Schutzdämmen an der Donau zur Verhütung der Inundirung der an den Ufern liegenden Grundstücke verlangt wird.

Abgeordneter Dr. Ebenhoch klagt über die unzureichenden Donau-Ufer-Schutzbauten in Oberösterreich und beantragt eine Resolution, durch welche die Regierung zur Herstellung solcher Schutzbauten aufgefordert wird.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Führung der städt. Wasserleitung auf dem Bahnhofs-Vorplatze in Klagenfurt und Herstellung eines Vertheilungsschachtes.) Zu der Seitens der Stadtgemeinde Klagenfurt beabsichtigten Führung der städt. Wasserleitung und der Herstellung eines Vertheilungsschachtes auf dem Bahnhofs-Vorplatze der Station Klagenfurt wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [31. December 1892, Z. 65.715.]

— (Nebengebäude beim Wächterhaus Nr. 213 zwischen Thal und Mittewald, und Heuhütte in der Haltestelle Zillerthal.) Beim Wächterhause Nr. 213 zwischen den Stationen Thal und Mittewald der Linie Villach—Franzensfeste wird ein Nebengebäude, und beim Aufnahmsgebäude in der Haltestelle Zillerthal der Linie Kufstein—Innsbruck eine Heuhütte hergestellt.

[19. December 1892, Z. 62.904.]

— (Linie Kufstein—Ala: Herstellungen in den Stationen Branzoll, Neumarkt, Lavis und Mori.) Behufs besserer Abwicklung des Verkehres gelangen in den Stationen Branzoll, Neumarkt, Lavis und Mori kleinere Ergänzungsherstellungen, beziehungsweise Umstaltungen zur Ausführung.

[23. December 1892, Z. 58.176.]

Leoben-Vordernberger Bahn. (Wasserleitung in km 0·8403 und km 4·0/1.) Das Handelsministerium hat seine Zustimmung zur Führung der Seitens der Stadtgemeinde Leoben herzustellenden Trink- und Nutzwasserleitung von St. Peter-Freienstein nach Leoben durch den Bahnkörper in km 0·8403 und km 4·0/1 ertheilt. [27. December 1892, Z. 59.034.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Wiederherstellung der Brücke über die Kainach an der Kainachthaler Industriebahn.) Das Project für die Wiederherstellung der durch Hochwässer beschädigten hölzernen Brücke über die Kainach an der Kainachthaler Industriebahn wurde genehmigt.

[27. December 1892, Z. 50.933.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Neutitscheiner Localbahn. (Locomotivprüfung.) Am 7. December 1892 hat im Sinne der Bestimmungen des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung einer für den Betrieb der Neutitscheiner Localbahn bestimmten Tender-Locomotive anstandlos stattgefunden. Diese Tender-Locomotive Namens „Schönau“ wurde in der Wr.-Neustädter Locomotivfabrik vorm. G. Siegl neu erbaut und trägt die Fabriksnummer 3633. Der Kessel hat die vorgeschriebene Probe anstandslos bestanden. Die Locomotive besitzt im Ganzen zwei miteinander gekuppelte Achsen, von welchen die zweite unter der Feuerkiste befindliche die Triebachse ist. Die Maschine hat aussenliegende horizontale Cylinder, innenliegende Rahmen, die Steuerung, nach Construction Allan, ist aussenliegend und erfolgt die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch vier Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit vollständiger Armatur versehen und ist die Locomotive noch ausgerüstet mit variablem Blasrohr, Hilfs-

gebläse, zwei Injectoren nach Friedmann, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, einer Spindelbremse und Pulsometerwechsel. Die Wasserkisten sind zu beiden Seiten des Kessels situirt. Die Probefahrt wurde auf der 8·2 km langen Bahnstrecke von Zauchtel nach Neutitschein und retour in beiden Stellungen der Maschine anstandslos unternommen und wurde hiebei eine Maximalgeschwindigkeit von 40 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 35, bezw. 28 km per Stunde erreicht. Da die Locomotive bei allen Bewegungen einen ruhigen und sicheren Gang bewahrte, obwaltete aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand, dieselbe dem öffentlichen Verkehre auf der Neutitscheiner Localbahn zu übergeben. [Z. 2609.]

Verkehrsunterbrechungen, bezw. Behebung derselben.

Eisenbahn Wien-Aspang:

20. Jänner. In der Strecke Wien—Aspang wurde der Personenverkehr und am

21. Jänner der Güterverkehr wieder aufgenommen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien):

20. Jänner. Personenverkehr in der Strecke Tulln—Herzogenburg mit den Zügen 3335 und 3338 aufgenommen.

21. Jänner. Güterzugsverkehr in der Strecke Tulln—St. Pölten wieder aufgenommen.

21. Wegen heftiger Schneestürme musste in den Strecken St. Pölten—Leobersdorf und Scheibmühl—Schrambach der Gesammtverkehr, zwischen Tulln und Herzogenburg der Personenverkehr und zwischen Tulln—St. Pölten der Güterzugsverkehr wieder eingestellt werden.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

20. Jänner. In der ganzen Strecke Stanislau—Husiatyn, den Kolomeaer Localbahnen und auf der Localbahn Hadikfalva—Radautz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

21. Jänner. In der Strecke Hullein—Bistritz wurde der Gesammtverkehr mit Zug 2231 wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

21. Jänner. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr auf Strecke Čelakovic—Brandeis an der Elbe eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft:

20. Jänner. Auf der elektrischen Bahn Mödling—Hinterbrühl und in den Strecken Meidling—Pottendorf—Wr.-Neustadt, Pottendorf—Gram.-Neusiedl, Liesing—Kaltenleutgeben, Mödling—Laxenburg wurde der Personenverkehr wieder aufgenommen.

21. Jänner. In den Strecken Wr.-Neustadt—Kanizsa, Pragerhof—Kanizsa wurde der Frachtenverkehr, in der Strecke Kanizsa—Stuhlweissenburg der Personenverkehr, in den Strecken Kanizsa—Barcs und Stuhlweissenburg—Uj-Szöny der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

In den Strecken Meidling—Pottendorf—Wr.-Neustadt und Pottendorf—Grammat-Neusiedel musste wegen neuerlicher Schneeverwehung der Personenverkehr eingestellt werden.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

21. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Güterzugsverkehr ausnahmlich der Beförderung von Eilgütern, Thieren und Eiern in den Strecken Jaslo—Rzeszow und Stroze—Neu-Zagórz bis auf Weiteres eingestellt.

Salzkammergut-Localbahn:

21. Jänner. Wegen Untauglichwerden der Maschine und Schneeverwehung Verkehr der Züge 7 und 8 eingestellt.

22. Jänner. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

21. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf den Localbahnen Troppau—Bennisch und Zauchtl—Fulnek eingestellt.

In der Strecke Wien—Oderberg wurde der Güterverkehr in vollem Umfange wieder aufgenommen.

21. Jänner. Gesammtverkehr auf der Localbahn Drösing-Zistersdorf wurde mit Zug 2928 wieder eröffnet.

22. Jänner. In der Strecke Bistritz—Krasna wurde der Gesammtverkehr mit Zug 2231 wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

21. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Přelouč-Kalkpodol eingestellt.

22. Jänner. Auf den Localbahnen Minkovic—Welwarn und Chotzen—Leitomischl wurde der Gesammtverkehr wegen Schneeverwehung bis auf Weiteres eingestellt.

In Folge Schneeverwehung musste in der Strecke Gr.-Meseritsch—Studenetz mit Zug 1602, auf der Localbahn Landskron—Rudelsdorf mit Zug 1802, und in der Strecke Lobositz—Libochowitz mit Zug 2614, desgleichen am

23. Jänner in der Strecke Segengottes—Okřisko der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt werden.

Böhmische Commercialbahnen:

21. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste der Gesammtverkehr auf den Strecken Detenic—Taxis-Dobrovic mit Zug 563, Křinec-Königstädtl mit Zug 303 und am

22. Jänner auf den Strecken Nimburg—Jicin mit Zug 201, Kopidlno—Bakov mit Zug 402 und Sadova—Dohalic—Smiřic mit Zug 101 bis auf Weiteres eingestellt worden.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Pilsen):

22. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde auf der Localbahn Chodau-Neudek der Personenverkehr, in der Theilstrecke Münchhof—Neudek der Gesammtverkehr desgleichen auch der Gesammtverkehr der Localbahn Kaschitz-Radonitz (mit Zug 1454) eingestellt werden.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag):

22. Jänner. Wegen anhaltender Schneestürme musste der Gesammtverkehr in der Strecke Bodenbach—Komotau, sowie auf der Localbahn Böhm.-Leipa—Niemes eingestellt werden.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien):

22. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Tulln—Sanct Pölten musste wegen neuerlicher Schneestürme wieder eingestellt werden.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach):

22. Jänner: Zug 901 wurde in Folge der fortdauernden Schneeabstürze zwischen Gross-Reifling und Weissenbach—Sanct Gallen an der Weiterfahrt gehindert, musste in letztere Station zurückschieben und das Freimachen des Geleises abwarten und wurde von da mit einer Verspätung von 8 Stunden 48 Minuten abgefertigt. Zug 902 erlitt aus dem gleichen Grunde eine Verspätung von 6 Stunden 13 Minuten.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

22. Jänner. Wegen andauernden Schneeverwehungen wurde in der Strecke Jaslo—Rzeszów auch der Personenverkehr und zwischen Neu-Sandec und Stroże der Güterzugsverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Oesterr. Nordwestbahn:

22. Jänner. Localbahnstrecke Loschowitz—Wernstadt verweht; Zugsverkehr wurde mit Zug 7102 eingestellt.

22. Jänner. Wegen Schneeverwehung Verkehr in der der Strecke Zleb—Zawratetz der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz, sowie auf der Localbahn Skowitz—Wrdy-Bučitz eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft:

22. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde auf der elektrischen Bahn Mödling—Hinterbrühl der Verkehr mit Zug 83 eingestellt.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft:

19. Jänner. Personenverkehr in der Strecke Bahnhof—St. Leonhard gänzlich, Güterverkehr beschränkt wieder aufgenommen.

22. Jänner. Gesammtverkehr neuerlich eingestellt.

Ausland.

Russland. (Transkaspische Bahn.) Nach Mittheilungen im Journal des russischen Finanzministeriums hat sich der Verkehr zwischen dem europäischen und asiatischen Russland seit der im Jahre 1889 erfolgten Eröffnung der Transkaspischen Bahn sehr gehoben. Vor Erbauung dieser Linie wurde der Verkehr mit Khiwa, Bokhara, Samarkand und Taschkend durch Karawanen besorgt. Derselbe ist seither bereits um mehr als 110 pCt. gestiegen; im Jahre 1891 wurden über 11 Millionen Pud an Gütern, 202.408 Civilpersonen und circa 40.000 Mann Truppen auf der Transkaspischen Eisenbahn befördert. Der Hauptexportartikel war roher und raffinirter Zucker, welcher bereits auf den central-asiatischen Märkten in wirksame Concurrenz mit jenem Zucker zu treten beginnt, welcher aus Indien über Kandchar und Herat, sowie von Marseille über Bender-Abbas dahin gelangt. Der Import von Central-Asien nach Russland umfasste Bodenproducte, darunter Baumwolle, Korn, Trauben etc., ferner Schafwolle, Häute u. dgl. Der Versandt an Baumwolle hat sich von einer halben Million Pud auf 2½ Millionen Pud gehoben, hieran ist Samarkand mit mehr als einer

Million und Bokhara mit nahezu einer halben Million Pud betheiligt, ausserdem gelangte noch von Amu-Daria, von Karkul, Askabad und Mero Baumwolle zur Versendung. Endlich wurden im Jahre 1891 auf der Transkaspischen Bahn noch ca. 4 Millionen Pfund ostindischen Thees nach Russland gebracht.

— (Befreiung der Fahrkarten IV. Classe von der Staatssteuer.) Das Eisenbahn-Departement hat die Eisenbahnen benachrichtigt, dass die Fahrkarten IV. Classe von der Staatssteuer befreit werden und nicht mehr als 40 Procent vom Preise der III. Classe betragen dürfen.

England. (Ausdehnung des Postpacketverkehres.) Innerhalb der letzten 10 Jahre hat die erst im Jahre 1883 eingeführte Beförderung von Packeten durch die Post einen enormen Aufschwung genommen. Im ersten Jahre wurden schon 21 Millionen Packete durch die Postämter befördert. In jedem folgenden Jahre steigerte sich dieser Verkehr erheblich und erreichte im letzten Verwaltungsjahre die Höhe von 51 Millionen Packeten. Während der verflossenen 9 vollen Jahre hat die Post im Ganzen 324 Millionen Packete im beiläufigen Gewichte von 380.000 t befördert. Von dieser Verkehrsbewegung entfallen allein 18 pCt. auf den Londoner Bezirk und sind hiebei regelmässig ca. 1400 Personen beschäftigt; während der Weihnachtzeit sind aber noch weitere ca. 2000 Bedienstete hiezu erforderlich. Im ersten Jahre der Packetbeförderung wurden im Londoner Bezirke 3,600.000 Packete abgeliefert, im letzten Verwaltungsjahre schon 9 Millionen Packete. Die Anzahl der in diesen beiden Perioden im Londoner Bezirke aufgegebenen Postpackete war $5^1/_2$ Millionen, bezw. 13 Millionen. Der Unterschied zwischen Auf- und Abgabe erklärt sich leicht durch den Umstand, dass London der Hauptsitz des Verkehres ist. Ausser diesem Localverkehre gehen aber noch durch die Londoner Postämter Packete im Durchzugsverkehre. Die Anzahl dieser letzteren ist von 3,500.000 mit Ende Juli 1884 bis auf 8,500.000 per Jahr mit Ende Juli 1892 gestiegen. Es werden im Durchschnitte per Tag in London ca. 30.000 Packete durch die Post abgeliefert und ca. 50.000 gelangen zur Aufgabe, während die Zahl der täglichen Durchzugspackete etwa 22.000 ist. Die Anforderungen an die Bahnen in dieser Richtung sind naturgemäss ebenso bedeutend gestiegen und erreichen zur Weihnachtszeit ihren Höhepunkt. Bei der London und North Western-Bahn gelangten zu Weihnacht 1891 in ihrer Station Euston allein 40.000 Packete zur Auf- und Abgabe und ausserdem wurden 5656 Körbe nach dem Postamte geschafft, sowie 4800 Körbe von letzterem aufgegeben. Zweiunddreissig der gewöhnlichen Züge mussten über Verlangen der Postverwaltung getheilt werden und verkehrten in zwei Theilen; vier derselben ausschliesslich für Postzwecke. In den vier Tagen der Weihnachts-Periode wurden in der Station Euston 290 Züge abgelassen und 326 langten daselbst an.

[„Raiway News“.]

Argentinien. (Bahnnetz.) Das „Journal des Transports“ entnimmt dem Jahresberichte des General-Directors der argentinischen Eisenbahnen nachfolgende Daten über den Stand der argentinischen Eisenbahnen:

1. Länge in Meilen:

	1890	1891
Buenos Ayres-Rosario	738	902
Central-Argentina	715	715
Great-Western	318	318
Ost-Argentina	99	99
Nord-Central	695	802
Western Buenos Ayres	340	340
Pacific	425	425
Anden-Bahn	157	157
Entre Rios	184	380
Ensenada	66	66
Great Southern	838	940
Santa Fè-Western	130	130
Santa Fè-Colonie	530	694
Nordwest-Argentina	112	112
Chubat	43	43
Chumbicha	40	40
Cordoba Central	130	130
Nordost-Argentinien	150	150
Bahia Blanca Nordwest	—	130
Rioja Linie	—	248
Santa Fè-Cordobe	—	187
S. Cristobal-Tucuman	—	107
Transandische Bahn	—	57
Rufina-Villa Maria	—	138
	5710	7310

2. Angelegtes Capital in Livres Sterling:

	1890	1891
Buenos Ayres-Rosario	8,400.000	8,400.000
Central-Argentina	9,800.000	10,100.000
Great Southern	11,100.000	11,600.000
Western Buenos Ayres	6,000.000	6,000.000
Argentin Great Western	3,900.000	3,900.000
Pacific	3,300.000	3,300.000
Nord-Central	6,200.000	7,000.000
Ensenada	1,800.000	2,000.000
Santa Fè-Colonie	2,000.000	3,600.000
Entre Rios	1,200.000	2,300.000
Ost-Argentina	1,000.000	1,000.000
Anden-Bahn	850.000	850.000
Nordost-Argentina	6,200.000	6,200.000
Uebrige Linien	7,050.000	10,600.000
Summa	68,800.000	76,850.000

3. Verkehr auf den Hauptlinien im Jahre 1891:

	Passagiere	Waaren in Tonnen
Buenos Ayres-Rosario	1,545.000	650.000
Central-Argentina	2,410.000	770.000
Great Southern	2,028.000	712.000
Western Buenos Ayres	2,001.000	770.000
Ensenada	1,410.000	250.000
Buenos Ayres und Pacific	254.000	150.000
Santa Fè-Colonie	310.000	365.000
Nordwest-Argentina	200.000	140.000
Nord-Central	275.000	340.000
Uebrige Linien	414.000	533.000
Summa	10,850.000	4,680.000

Trotz der Vergrösserung des Bahnnetzes ergibt sich dennoch ein bemerkenswerther Rückgang im Verkehre, der sich aus folgender Zusammenstellung ergibt:

1889	11,104.000	6,720.000
1890	10,067.000	5,465.000
1891	10,820.000	4,680.000

4. Laufende Einnahmen und Ausgaben in Dollars:

	Einnahmen	Ausgaben
Buenos Ayres-Rosario	9,204.000	5,260.000
Central-Argentina	7,050.000	5,808.000
Great Southern	17,144.000	8,338.000
Western Buenos Ayres	7,464.000	3,902.000
Enseneda	2,216.000	1,311.000
Buenos Ayres und Pacific	2,899.000	2,536.000
Santa Fè-Colonie	2,436.000	2,032.000
Great Western Argentina	2,606.000	2,380.000
Nord-Central	2,575.000	3,001.000
Ost-Argentina	119.000	131.000
Uebrige Linien	3,722.000	4,561.000
Summa	57,435.000	39,260.000

Das Ergebniss der letzten drei Jahre stellt sich, wie folgt, dar:

	1889	1890	1891
Einnahmen	35,240.000	41,160,000	57.435.000
Ausgaben	24,410.000	27,780.000	39,260.000
Reinertrag	10,830.000	13,380.000	18,175.000

Der Betriebscoëfficient belief sich im Jahre 1889 auf 70 pCt. und sank im Jahre 1891 auf 68 pCt. Auf der Nord-Central und der Ostargentinischen Bahn überschreiten die Ausgaben die Einnahmen; auch die Mehrzahl der kleineren Bahnen minderer Bedeutung arbeiten mit Verlust.

Die Verzinsung der fünf bestrentirenden Eisenbahnen Argentiniens stellte sich, unter Annahme des Geldwerthes vom Jahre 1891, wie folgt:

	Reineinnahmen in £	Capitals-Verzinsung
Buenos Ayres-Rosario	213.000	2·5 pCt.
Central-Argentina	67.000	0·7 „
Great Southern	480.000	4·1 „
Western Buenos Ayres	192.000	3·2 „
Ensenada	49.000	2·5 „
	1,001.000	2·6 pCt.

Alle übrigen Linien zusammengenommen ergaben einen Verlust von 31.000 £, so dass die Gesammteinnahmen aller

argentinischen Bahnen nicht mehr als 1 pCt. Verzinsung des Anlagecapitals darstellen.

Anlagecapital und Verzinsung in den letzten drei Jahren stellten sich wie folgt:

Jahr	Anlagecapital	Reineinkommen	Verzinsung
1889	49,750.000	1,190.000	2·4 pCt.
1890	68,800.000	1,070.000	1·6 „
1891	76,900.000	970.000	1·3 „

Nach obiger Darstellung erscheint die Lage der argentinischen Bahnen nicht im besten Lichte.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Gisela" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2643 Tonnengehalt ist am 12. December 1892 mit 7 Passagieren und 810 Gewichtstonnen Ladung, sowie 2225 Stück Bauholz nationaler Provenienz von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 60 Colli Heu, 34 Colli Spiritus, 200 Stück Bretter, 2000 Stück halbe Staffeln, 25 Stück Balken; nach Padang 100 Colli Bier, 50 Colli Mehl, 20 Colli Glasperlen; nach Suakim; 50 Colli Erdäpfeln; nach Gedda 10 Colli Zucker, 20 Colli Zündhölzchen; nach Zanzibar 50 Colli Mehl, 19 Colli Glasperlen; nach Mozambique 20 Colli Mehl; nach Kurrachee 27 Colli Seife; nach Bombay 20 Colli Knöpfe, 242 Colli Papier, 93 Colli Baumwollwaaren, 475 Colli Farben, 70 Colli Kurzwaaren, 40 Colli Garno, 45 Colli Quecksilber, 32 Colli Holzwaaren, 73 Colli Metallwaaren, 68 Colli Manufacte, 185 Colli Glasperlen, 74 Colli Glaswaaren, 136 Colli Seife, 200 Colli Zucker; nach Bassorah 45 Colli Papier; nach Colombo 30 Colli Bier, 35 Colli Mehl, 35 Colli Seife, 120 Colli Zucker; nach Madras 130 Colli Papier, 22 Colli Metallwaaren, 44 Colli Seife; nach Calcutta 52 Colli Papier, 59 Colli Garne, 100 Mehl, 28 Colli Baumwollwaaren, 24 Colli Manufacte, 20 Colli Metallwaaren, 82 Colli Glasperlen, 25 Colli Glaswaaren, 25 Colli Seife; nach Penang 120 Colli Papier, 20 Colli Mehl, 38 Colli Metallwaaren; nach Sigapore 100 Colli Bier, 167 Colli Papier, 23 Colli Baumwollwaaren, 30 Colli Mehl, 24 Colli Esswaaren; nach Soerabaja 71 Colli Papier, 313 Colli Erdwachs, 22 Colli Metallwaaren, 735 Colli Mehl, 23 Colli Garne; nach Batavia 172 Colli Erdwachs, 51 Colli Wein; nach Banda 50 Colli Mehl; nach Samarang 180 Colli Erdwachs; nach Macassar 125 Colli Mehl; nach Hongkong 22 Colli Papier, 600 Colli Quecksilber; nach Manila 400 Colli Bier, 54 Colli Papier; nach Shanghai 64 Colli Bier; nach Kobe 50 Colli Glasperlen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 551.465 fl. ö. W.

Greiner Donaustruden. (Schiffahrtsverkehr 1892.) Nach dem officiellen statistischen Ausweise passirten den Greiner Donaustruden im Jahre 1892: 5228 Fahrzeuge gegen 7041 im Vorjahre, somit weniger um 1813 Fahrzeuge. Im Thalverkehre fuhren durch: 929 (— 388) Dampfer, 747 (— 384) angehängte Schlepper, 176 (— 31) Kehlheimer, Gamsen und Futterplätten, 251 (— 61) Sechserinnen, Pegeleisen und Trauner, 230 (— 46) Tiroler- und Salzburgerplätten, 12 (— 24) beladene kleinere Fahrzeuge, 130 (— 18) unbeladene Flösse, 744 (+ 27) mit Brennholz und Bauholz beladene Flösse, 110 (— 12) mit sonstigen Waaren beladene Flösse. Gegenzüge wurden verzeichnet: 944 (— 400 einzelne Dampfer, 737 (— 409) Dampfer mit angehängten Schleppern, 185 (— 74) Dampfer mit angehängten Holzzillen, und 33 (+ 7) Pferdezüge. Gegen das Vorjahr ist somit eine wesentliche Abnahme des Schiffverkehres, insbesondere der Dampfschiffe und Schlepper, zu verzeichnen. Vermehrt haben sich gegen das Vorjahr Brenn- und Bauholzflösse. Der stärkste Verkehr war in den Monaten: October mit 620 Fahrzeugen, August mit 599 Fahrzeugen, September mit 597 Fahrzeugen, und November mit 575 Fahrzeugen; der schwächste Verkehr war im Monate Jänner mit 8 Fahrzeugen, December mit 169 Fahrzeugen, und Februar mit 201 Fahrzeugen.

Bayern. (Ludwig-Donau-Maincanal.) Nach dem officiellen statistischen Berichte über den Betrieb der kgl. bayerischen Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1891 befuhren den Ludwig-Donau-Maincanal 893 beladene und 641 leere, zusammen 1534 Schiffe und 1354 Flösse, somit gegen das Jahr 1890 an Schiffen weniger 343 und an Flössen weniger 297. Von diesen 1534 Schiffsgängen sind 1359 von 24 Schiffen gemacht worden, deren Tragfähigkeit zwischen 116 und 124 t schwankt und sonach durchschnittlich 120 t beträgt. Die übrigen 175 Schiffsgänge wurden von Schiffen zwischen 12·5 und 70 t und zwar von sogen. Mainschelchen vollzogen; die befahrenen Strecken derselben sind ganz kurz.

Von den Schiffen bewegten sich 659 beladene und 109 leere, zusammen 768 in der Richtung nach dem Main, dagegen 234 beladene und 532 leere, zusammen 766 in der Richtung nach der Donau. Von den 1354 Flössen bewegten sich 1267 in der Richtung nach dem Main und 87 in der Richtung nach der Donau.

Was den Waarenverkehr betrifft, so kommen in der Richtung nach dem Main 66.598·15 t (gegen 1890 81·747 t) in der Richtung nach der Donau 12.303·05 t (gegen 1890 16.180·05 t) Die bewegte Gütermasse entziffert in beiden Richtungen ein Gesammtgewicht von 78.901·20 t gegen 1890 97·927·5 t.

Die financiellen Ergebnisse betreffend, so betrugen die Einnahmen an Schiffahrtsgebühren für 1891:

Bei der kgl. Einnehmerei in:

Kelheim	3.997 Mk.	97 Pfg.
Beilngries	23.044 „	85 „
Nürnberg	14.195 „	77 „
Bamberg	1.413 „	37 „
Summe . .	42.354 Mk.	26 Pfg.
nach Abzug der Rückvergütungen von	297 „	70 „

gegen 1890 um 20.478 Mk. 80 Pfg. weniger. Die Gesammteinnahme aus Staatsregalien betrug 59.852 Mk. 91 Pfg. (gegen 82.701 Mk. 01 Pfg. im Jahre 1890).

Die Schiffsgebühren betrugen	42.354 Mk.	26 Pfg.
ab aus Leergängen	1.902 „	23 „
verbleiben	40.452 Mk.	03 Pfg.

aus Gütern und Flössen.

Württemberg. (Neue Vorschriften für die Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes auf dem Bodensee.) Die Publikation der von der Bregenzer internationalen Bodensee-Schiffahrts-Commission vereinbarten, im Protokolle vom 6. Mai 1892 niedergelegten neuen Vorschriften für die Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes auf dem Bodensee, soweit selbe bereits die Genehmigung aller Uferstaaten erhalten haben, hat auch in Württemberg schon stattgefunden. Sie erfolgte dortselbst mit königlicher Verordnung vom 12. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28. Abweichend von der österreichischen und badischen Vorschrift, welche nebst den zur Veröffentlichung gelangenden, international vereinbarten Bestimmungen gleichzeitig einzelne besondere Bestimmungen für die Bodenseeschiffe des eigenen Staatsgebietes, beziehungsweise für die Bewerber um ein Schifferpatent enthalten, beschränkt sich die württembergische Verordnung darauf, die Bestimmungen des Art. 2, Abs. 2—4, Art. 8, 9, 13, Abs. 2 und 3, Art. 16 und 17, Abs. 1, Satz 2 und 3, der internationalen Schiffahrts- und Hafen-Ordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 mit 1. März 1893 ausser Kraft zu setzen und an deren Stelle die in der Beilage des Bregenzer Protokolls vom 6. Mai 1892 unter A und B niedergelegten Vorschriften über die Belastung der Schiffe und die Schiffsuntersuchung, sowie zur Verhütung von Gefahren in den Häfen und auf der Fahrt treten zu lassen.

Veränderungen im Seeverkehre. Seitens der Verwaltung der englischen Dampfschiff-Gesellschaft Inman Line wurde die Verlegung des Ausgangspunktes ihrer Fahrten von Liverpool nach Southampton beschlossen. Am 8. Februar d. J. wird die „City of New-York" das letzte Mal von Liverpool nach den Vereinigten Staaten abgehen; jede der drei folgenden Wochen werden die weiteren Schiffe „City of Chester", City of Paris", „City of Berlin" noch von Liverpool dahin abfahren. Am 25. Februar tritt die „City of New-York" die Rückreise an, welches Schiff als erstes in den Hafen von Southampton einlaufen wird, und von dort aus die Reihe der regelmässigen Fahrten zwischen dem letztgenannten Hafen und New-York am 11. März eröffnen wird. Von diesem Zeitpunkte an bleibt Southampton der Ausgangspunkt für die Hauptverkehre der Inman-Linie, und soll Liverpool nur durch einen Flügelverkehr bedient werden. Im Zusammenhange mit dieser Aenderung im Schiffsverkehre hat die London und Southwestern Bahn eine grosse Dockanlage in Southampton beschlossen, welche ehestens in Angriff genommen werden wird. Nach Fertigstellung dieser Anlage wird es möglich sein, dass die Züge der genannten Bahn sich direct vor den eingelaufenen Dampfern aufstellen können, und die Reisenden sowie ihr Gepäck sofort vom Schiffe auf den Zug und umgekehrt gelangen können. [„Railway News."]

Pruth. (Schiffahrtsverkehr 1891.) Nach der von den Organen der „gemischten Pruth-Commission" aufgestellten Statistik sind 1891 vom Pruth 701 Schiffe mit 53.345 Tonnen Gehalt und 350 Holzzüge in die Donau übergetreten.

darunter mit voller Ladung 693 Schiffe mit 52.641 t, mit weniger als halber Ladung 7 Schiffe mit 640 t, in Ballast 1 Schiff mit 64 t und der Flagge nach 3 bulgarische Schiffe mit 163 t, 559 griechische Schiffe mit 45.962 t, 123 rumänische Schiffe mit 5963 t und 16 türkische Schiffe mit 1258 t. Der regste Auslauf 155 Schiffe mit 12.168 t war im Mai, darauf folgen Juni mit 145 Schiffen und 10.424 t, April mit 113 Schiffen und 8801 t, August mit 75 Schiffen und 5407 t, Juli mit 65 Schiffen und 5368 t, März mit 59 Schiffen und 5286 t. Unbedeutend war der Auslauf in den Monaten September 58 Schiffe mit 3936 t, October 15 Schiffe mit 933 t, November 9 Schiffe mit 521 t, December 7 Schiffe mit 501 t, ganz unterbrochen in den Monaten Jänner und Februar. An Waaren wurden insgesammt am Pruth ausgeführt: 692.607 hl Mais, 179.953 hl Gerste, 159.856 hl Roggen, 86.576 hl Weizen, 99 hl Leinsamen, 118.539 kg Käse, 1,234.000 kg Brennholz und 4813 t Kies und Sand. Nach den einzelnen Sectionen genommen, in welche der Pruthfluss von der internationalen Commission zum Zwecke der Gebührenbemessung getheilt wurde, gestaltete sich die Thalfahrt folgendermassen: Es gingen ab aus der I. Section (Strecke Mündung—Rogojeni) und zwar: aus Chislitza 121 Schiffe mit 4813 Registertonnen und 4813 t Kies und Sand als Ladung; aus Brandza 2 Schiffe mit 148 R. T. und 3185 hl Mais; aus Vad Isaac 1 Schiff mit 93 R. T. und 2236 hl Mais; aus Pancea 126 Schiffe mit 8291 R. T., 78.199 hl Mais, 15.392 hl Waizen, 29.520 hl Roggen und 69.862 hl Gerste; aus Rogojeni 17 Schiffe mit 1104 R. T., 9018 hl Mais, 615 hl Roggen, 1509 hl Gerste und 1,234.000 kg Brennholz. Aus der II. Section (Rogojeni— einschliesslich Falciù), und zwar: aus Gotesti 2 Schiffe mit 107 R. T., 151 hl Roggen und 1268 hl Gerste; aus Renjesti 10 Schiffe mit 798 R. T., 8362 hl Mais, 3062 hl Weizen, 1032 hl Roggen, 6444 hl Gerste, 16.000 kg Käse; aus Vadeni 6 Schiffe mit 482 R. T., 12.200 hl Mais und 1014 hl Roggen; aus Curdja 7 Schiffe mit 605 R. T., 12.378 hl Mais, 1800 hl Roggen; aus Falciù 133 Schiffe mit 11.327 R. T., 167.388 hl Mais, 15.875 hl Weizen, 48.069 hl Roggen, 16.931 hl Gerste, 51.860 kg Käse. Aus der III. Section (Strecke oberhalb Falciù, und zwar: aus Levva 153 Schiffe mit 13.928 R. T., 208.434 hl Mais, 20.840 hl Weizen, 43.261 hl Roggen, 56.768 hl Gerste, 99 hl Leinsamen und 51.675 kg Käse; aus Pogonesti 26 Schiffe mit 2648 Registertonnen, 46.685 hl Mais, 813 hl Weizen, 9178 hl Roggen und 7579 hl Gerste; aus Ghermanesti 28 Schiffe mit 2623 R. T., 40.879 hl Mais, 12.483 hl Weizen, 4254 hl Roggen und 8386 hl Gerste; aus Drenczeni 15 Schiffe mit 1389 R. T., 21.408 hl Mais, 5472 hl Weizen, 8089 hl Roggen und 2284 hl Gerste; aus Pod-Voinescu 1 Schiff mit 77 R. T., 1800 hl Mais; aus Broscasesti 2 Schiffe mit 231 R. T. und 4428 hl Mais; aus Cotu-Cormi 1 Schiff mit 130 R. T. und 2879 hl Mais; Sbercaia 1 Schiff mit 93 R. T. und 2000 hl Mais; aus Sarata 1 Schiff mit 72 R. T., 672 hl Roggen und 960 hl Gerste; aus Nemtzeni 48 Schiffe mit 4386 R. T., 71.128 hl Mais, 12.639 hl Weizen, 12.200 hl Roggen und 7962 hl Gerste; aus Vesnitza 350 Holzzüge.

Eingelaufen sind aus der Donau in den Pruth 1891: 670 Schiffe mit 50.714 R. T., darunter in Ballast 652 Schiffe mit 49.152 t, mit voller Ladung 3 Schiffe mit 304 R. T., mit weniger als halber Ladung 15 Schiffe mit 1258 R. T. und der Flagge nach 3 Bulgaren mit 162 R. T., 536 Griechen mit 43.630 R. T., 116 Rumänen mit 5676 R. T., 15 Türken mit 1246 R. T. Der stärkste Eingang 123 Schiffe mit 9968 R. T. war im April, sodann folgen Mai mit 131 Schiffen und 9138 R. T., Juni mit 104 Schiffen und 7780 R. T., September mit 71 Schiffe und 5392 R. T., August mit 72 Schiffen und 4955 R. T., März mit 45 Schiffen und 4108 R. T., Juli mit 54 Schiffen und 3891 R. T., October mit 36 Schiffen und 2927 R. T., December mit 22 Schiffen und 1763 R. T., November mit 12 Schiffen und 892 R. T. Jänner und Februar war die Schiffahrt geschlossen. An Waaren wurden eingeführt 110.035 kg Mehl, 240 t Steinkohle, 600 hl Samenfrucht und 228.306 kg verschiedene Waaren. Nach Section I gingen, und zwar nach Chislitza 124 Schiffe mit 5086 R. T., nach Rogojeni 1 Schiff mit 63 R. T. und 3750 kg verschiedenen Waaren; nach Section II, und zwar nach Falciù 542 Schiffe mit 45.306 R. T., 121.664 kg verschiedene Waaren, 110.035 kg Mehl, 240 t Kohle, 600 hl Saatkorn; nach Section III, und zwar nach Levva 1 Schiff mit 47 R. T. und 23.000 kg verschiedene Waaren; nach Drenceni 2 Schiffe mit 212 R. T. und 79.892 kg verschiedener Waaren.

An Schiffahrtsgebühren gingen bei der Casse der internationalen Commission insgesammt Frcs. 45.328·05 ein, darunter von den Schiffen Frcs. 41.843·05, von den Holzzügen Frcs. 3485. Von den einlaufenden Schiffen wurden Frcs. 756·20, von den auslaufenden Frcs. 41.086·85 entrichtet.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 23. bis zum 29. Jänner.)

Adriatischer Dienst.

24. Jänner, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
25. „ um 4 1/2 Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris" Capitän R. Colledani, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.
26. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Messina", Capitän A. Bilaffer, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
„ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.
27. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Nil", Capitän A. Fellner, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Teretenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
28. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
29. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Malta", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

24. Jänner, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Helios", Capitän G. Grisogono, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Pyräus und Khioe. Anschluss in Smyrna nach Samos, Chesmè und Rhodus.
25. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Juno", Capitän F. D'Este, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen.
27. „ zu Mittag: Dampfer „Vorwärts", Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
28. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Daphne", Capitän P. Sussanich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Pyräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Varna, Costanza, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Odessa.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. Februar, zu Mittag: Dampfer „Imperatrix", Capitän F. Egger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan.
21. Februar, um 4 U. Nachm.: Dmpf. „ . . . . . . ", Capitän . . . . . . , nach Indien, China und Japan mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des VIII. Stückes.) Das am 19. Jänner 1893 herausgegebene VIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2058: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 13. Jänner 1893, Z. 5022, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in dem Gerichtsbezirke Kolin.

Nr. 2059: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 13. Jänner 1893, Z. 601, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den Bezirken Salzburg Stadt und Salzburg Umgebung nach Oberösterreich.

— (Inhalt des IX. Stückes.) Das am 21. Jänner 1893 herausgegebene IX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2060: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. Jänner 1893, Z. 6421, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in den Gerichtsbezirken Deutschbrod und Humpoletz.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Wagenübereinkommen.) Der V. Nachtrag zu diesem Uebereinkommen ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Anrechnung einer Zuschlagfrist von 3 Tagen zu den reglementarischen Lieferungszeiten, Beschränkung der lagergeldfreien Zeit, Erhöhung des Lagergeldes sowie des Wagenstandgeldes in der Station Matzleinsdorf anlässlich der durch Schneeverwehungen herbeigeführten aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse und der Güteranhäufung in der genannten Station.

Anlässlich der durch Schneehindernisse herbeigeführten Einstellung des Frachtenverkehres auf den Strecken Matzleinsdorf—Wr.-Neustadt, Wien—Pottendorf—Wr.-Neustadt, Pottendorf—Grammat-Neusiedl, Liesing—Kaltenleutgeben, sowie auf der Wiener Verbindungsbahn, und mit Rücksicht auf die hiedurch verursachten Schwierigkeiten in der Abwicklung des Verkehres auch nach Wiedereröffnung desselben, wird im Sinne des § 63 (3) Ziffer 2 des Betriebsreglements vorbehaltlich der Genehmigung der k. k. Aufsichtsbehörde rücksichtlich aller für die Stationen der genannten Strecken bestimmten oder dieselben transitirenden Frachtgüter nebst jener Zeit, während welcher nach § 63 (6) des Betriebsreglements der Lauf der Lieferfristen ruht, mit Giltigkeit vom Tage der Verkehrseröffnung auf den obbezeichneten Strecken ein Zuschlag von 3 Tagen zu den reglementarischen Lieferungszeiten in Anrechnung gebracht werden.

Nachdem sich weiters in Folge der Schneeverwehungen sowohl auf unseren Linien, als auch auf den Nachbarbahnen eine grosse Menge von Gütern angehäuft hat, welche zum grossen Theile in die Station Matzleinsdorf zur Abgabe gelangen werden, erscheint es zur Erreichung eines regelmässigen Verkehres unumgänglich nothwendig, dass die Abfuhr der Abgabsgüter seitens der Empfänger aus den gedeckten und ungedeckten Räumen der Station Matzleinsdorf, deren Manipulation überdies dadurch sehr erschwert wird, dass noch nicht alle verschneiten Geleise frei gemacht werden konnten, thunlichst rasch bewerkstelligt werde, da sonst weitere Stockungen unvermeidlich sind.

Es wird daher weiters auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements, vorbehaltlich der Genehmigung der k. k. Aufsichtsbehörde, gleichfalls vom Tage der Wiedereröffnung der Eingangs bezeichneten Strecken an bis auf Weiteres in der Station Matzleinsdorf die tarifmässige lagergeldfreie Zeit für Frachtgüter im Allgemeinen von 3 Tagen auf einen Tag,

für Güter der Serien XII bis inclusive XVI, sowie für Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Schwellen und Fassdauben von 6 Tagen auf 2 Tage beschränkt, weiters das Lagergeld

für den 1. lagergeldpflichtigen Tag auf 3 kr. per 100 kg
„ „ 2. „ „ „ 5 „ „ 100 „
„ „ 3. und jeden folgenden „ „ 7 „ „ 100 „
und das Wagenstandgeld von 20 kr. auf 40 kr. per Stunde erhöht.

Wien, am 20. Jänner 1893. [80]

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse im Verkehre mit der Station Deutzerfeld.

Im Verkehre mit der Station Deutzerfeld des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln (rechtsrhein.) ist vom 1. Februar 1893 an bis auf Weiteres auch die Abfertigung von Stückgütern sowohl nach den allgemeinen Tarifen als auch nach dem Ausnahmetarife Nr. 2 zulässig.

In dem Tarife vom 1. December 1888 für den Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Güterverkehr sind demnach die folgenden Frachtsätze für Deutzerfeld mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1893 nachzutragen, und zwar auf Seite 126:

Stückgut 1: Frcs. 140·86; Stückgut 2: Frcs. 138·76; weiters auf Seite 155 im Ausnahmetarife Nr. 2 in der Rubrik:

a) . . . Frcs. 99·21, b) . . . Frcs. 79·91
c) . . . „ 78·57, d) . . . „ 74·57
pro Tonne = 1000 kg.

Wien, am 16. Jänner 1893. [81]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr.

Ausgabe des Nachtrages VII zum Theile II des Tarifes vom 1. August 1888.

Mit 1. Jänner 1893 ist der Nachtrag VII zum Theile II des Tarifes vom 1. August 1888 für den Deutsch-Italienischen Güterverkehr in Wirksamkeit getreten.

Der Nachtrag enthält: Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen für die italienischen Strecken, die Aufhebung der Tabellen für Werthversicherungsgebühren, ferner neue Bestimmungen bezüglich der Erhebung der Frachtzuschläge für die Declaration des Interesses an der Lieferung und bezüglich der Berechnung der Lieferzeit und endlich anderweitige Berichtungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei unserer commerciellen Direction kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 16. Jänner 1893. [82]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Die im Verordnung Nr. 74 vom 27. Juni ex 1891 auf Seite 1027 publicirten Frachtsätze für den Verkehr zwischen:

a) Wien K.F.J.B. und Bodenbach, Jungbunzlau, Tetschen, Turnau, Všetat, Přivor, Vysočan und Warnsdorf der Böhmischen Nordbahn;
b) Wien Oe.N.W.B. und Bodenbach, sowie Warnsdorf der Böhmischen Nordbahn;
c) Wien St.E.G. oder K.F.N.B. und Eisenbrod, Jungbunzlau, Liebenau, Reichenberg, Schreckenstein, Tetschen, Turnau und

Vysočan der Oesterr. Nordwestbahn, sowie Warnsdorf der Böhmischen Nordbahn treten am 7. März 1893 ausser Kraft.

Wien, am 21. Jänner 1893. [83]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 71 vom 20. Juni 1891 auf Seite 989 publicirten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien (Staatsbahnhof oder Nordbahnhof), Stadlau und Floridsdorf-Donaufeld einerseits und Aussig, Běchovic, Bodenbach, Bubna, Kralup, Lieben und Prag andererseits treten am 7. März 1893 ausser Kraft.

Wien, am 23. Jänner 1893. [84]

Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Ausgabe eines neuen Tarifes.

Im Rheinisch-Westphälisch-Südwestdeutschen Eisenbahnverbande ist am 1. Jänner 1893 ein neuer „Tarif für die Beförderung von Gütern, Theil II, Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr", an Stelle und unter Aufhebung des Tarifheftes „Theil II" vom 1. Jänner 1892 nebst Nachtrag I zur Einführung gebracht worden.

Wien, am 19. Jänner 1893. [85]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Hannover-Bayerischer Verkehr. (Nachtrag XI zum Gütertarife, Heft Nr. 1, vom 1. Mai 1887.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1993 gelangte zum vorbezeichneten Tarifhefte der XI. Nachtrag zur Einführung, welcher

1. die Aufhebung des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen II A, B, C und D,
2. das Ausscheiden der Braunschweigschen Landeseisenbahn aus dem Hannover-Bayerischen Verbande,
3. die Uebernahme der im Hefte 4 des Westdeutschen Verbandsgütertarifs vom 1. April 1891 für die Bodenseeuferstationen Bregenz und Lindau enthaltenen Frachtsätze in den Hannover-Bayerischen Tarif,
4. die Umnummerirung und Ergänzung der bestehenden Ausnahmetarife verfügt.

— (Nachtrag VII zum Gütertarife, Heft Nr. 2, vom 1. Juni 1889.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893 gelangte der VII. Nachtrag zum vorbezeichneten Tarifhefte zur Einführung, welcher

1. Ergänzungen des Kilometerzeigers,
2. Frachtsätze für Bayerische Staats- und Privat-Localbahnstationen,
3. Umnummerirung, Ergänzung und Aenderung der bestehenden Ausnahmetarife enthält.

Durch diesen Nachtrag werden aufgehoben:

1. Das Vorwort und die besonderen Bestimmungen II A, B, C und D des vorbezeichneten Tarifes,
2. die im Hefte 4 des Westdeutschen Verbandsgütertarifes vom 1. April 1891 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirkes Altona, der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Grossherzogl. Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd einerseits und den Bodenseeuferstationen Bregenz und Lindau anderseits.

Thüringisch-Bayerischer Verkehr. (Nachträge IV und V zum Gütertarife vom 1. September 1891.) Mit Wirksamkeit vom 1. Jänner l. J. sind die Nachträge IV und V zur Einführung gelangt, welche enthalten:

Nachtrag IV.

I. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.

1. Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen.
2. Aenderung von Stationsnamen.
3. Ergänzungen der Kilometertafel I.
4. Berichtigungen der Kilometertafel II.

II. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen und Ausnahmetarife.

1. Ergänzung des Ausnahmetarifes 5 für getrocknete Malztreber.
2. Ergänzung des Ausnahmetarifes 2 B für Stammholz.
3. Erweiterung des Ausnahmetarifes 9 für Steinkohlen.
4. Ergänzung und Berichtigung der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen.

Nachtrag V.

I. Aenderung des Vorwortes.

II. Aenderung der besonderen Bestimmungen.

III. Ergänzungen des Kilometerzeigers.

1. Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen.
2. Ergänzung der Kilometertafel I.
3. Ergänzung der Kilometertafel II.

IV. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen und Ausnahmetarife.

1. Aenderung einzelner Bestimmungen zu den Ausnahmetarifen.
2. Ergänzung des Ausnahmetarifes 2 B für Stammholz.
3. Ergänzung des Ausnahmetarifes 2 C für Schleifholz.
4. Aenderungen der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen.

Deutsch-Russischer Gütertarif. (Geltungsbereich des Tarifes Theil I.) Die Bestimmungen des mit Giltigkeit vom 1. Jänner d. J. in Kraft getretenen Deutsch-Russischen Gütertarifes, Theil I, finden auch auf den Verkehr mit Sosnowice, Station der Warschau—Wiener und Iwangorod—Dombrowaer Bahn, Anwendung, wenn die Sendungen mit dem für den internationalen Verkehr vorgeschriebenen Frachtbrief zur Aufgabe gelangen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kndgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nacustehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liqnidirnng jeder Rechnnng, welche anf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liqnidirnngskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg: a)	b)	c)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
221	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltnngen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen		a) Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Simmering St.E.G., Stadlau b) Marchegg c) Wien Lagerhaus	Frachtzahlung für mindestene 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bie auf Widerruf, längstene aber bie Ende December 1893	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandetarif, Theil II, Heft 4 und Westnngar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 nnd 5	Verschiedon	Kreuzer ö. W.			Verschieden	Im Kartirungswege		I. Die Frachtsätze von den Stationen Baranyavár-Monostor, Bosna-Brod, Brod, Dárda, Eszék, Eszék-alváros, Gjeletovci, Jankovci, Kuknjevci-Erdöveg, Magyar-Boly, Samac, Sid, Tovarnik, Villany nnd Vinkovci gelten anch für Sendungen nach Wien Matzleinsdorf. II. Die von den Stationen Kalocsa, Nemes-Militics nnd Zombor gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nnr für von dieeen Stationen etammende Locosendungen, d. h. nur für solche Sendnngen, welche behnfs Anfgabe in der betreffenden Station mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt werden.
				Baja						84	81	86				
				Baranyavár-Monostor						101	101	103				
				Batainicza						97	97	99				
				Bács-Almás						96	96	98				
				Béska						93	93	95				
				Bikity-Borsod						91	91	93				
				Bosna-Brod						114	—	116				
				Brod						114	—	116				
				Brsadin						98	98	100				
				Csantavér						98	—	100				
				Dálja						91	91	93				
				Dárda						99	99	101				
				Dráva-Szarvas						92	92	94				
				Erdőd						90	90	92				
				Eszék						92	92	94				
				Eszék-alváros						92	92	94				
				Gjeletovci						107	107	109				
				Gombos-Bogojeva						90	90	92				
				Hegyee-Feketehegy						92	92	94				
				India						97	97	99				
				Jankovci						105	105	107				
				Kalocsa						76	76	78				
				Karlócza						91	91	93				
				Kiszács						91	91	93				
				Kuknjevci-Erdőveg						109	109	111				
				Magyar-Boly						104	—	106				
				Martinci						107	107	109				
				Mitrovicz						100	100	102				
				Mitrovicz-Szávapart						100	100	102				
				Nemes-Militics						92	92	94				
				Ó-Ker						91	91	93				
				Ó-Pazúa						97	97	99				
				Pétervárad						91	91	93				
				Priglevicza-Szt. Iván						90	90	92				
				Pntinci						102	102	104				
				Rnma						102	102	104				
				Sid						110	—	112				
				Samac						115	115	117				
				Szonta						90	90	92				
				Topolya						98	98	100				
				Tovarnik						110	—	112				
				Uj-Pazúa						97	97	99				
				Ujvidék						91	91	93				
				Verbácz-Kula						87	87	89				
				Villany						108	—	110				
				Vinkovci						98	98	100				
				Vogány						102	102	104				
				Vnkovár						91	91	93				
				Zimony						97	97	99				
				Zombor						87	87	89				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
222	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 10000 Tonnen b) 30000 Tonnen Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1893	Localtarif, bezw. Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4, und Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 5	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze, und zwar: bei Auflieferung von mindestens 10000 Tonnen die Frachtsätze ad a) 30000 Tonnen die Frachtsätze ad b)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die auf den Namen der reclamirenden Partei als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, vorzulegen spätestens bis Ende April 1894, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die nach Wien St.E.G. gewährten Rückvergütungs-Frachtsätze werden um 2 kr. ö. W. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus angewendet

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u., „ föv. közrakt., „ Jozsefváros, „ Lipótváros, „ nyugoti p. u., Köbánya felsö-p. u., „ alsó-p. u., „ bizlalda a)	b)	Budapest Südbahn loco, Ó-Buda-Filatorigát a)	b)	Vácz a)	b)	Györ, Komárom-Ujszöny a)	b)	Pozsony und Pozsony-ñok p. u. a)	b)	Marchegg a)	b)	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Simmering St.E.G. a)	b)
	Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern ö. W.													
Algyö	52	50	55	53	56	54	68	66	87	85	—	92	94	92
Beregszó	68	66	71	69	72	70	84	82	.	.	.	.	110	108
Detta	75	73	78	76	79	77	91	89	.	.	.	.	117	115
Fehéretemplom	58	56	61	59	62	60	74	72	93	91	100	98	100	98
Gattaja	79	77	82	80	83	81	95	93	.	.	.	.	121	119
Gertenyes	82	80	85	83	86	84	98	96	.	.	.	.	124	122
Gyertyámos	68	66	71	69	72	70	84	82	.	.	.	.	110	108
Hodmezö-Vásárbely	57	55	60	58	61	59	73	71	92	90	.	.	99	97
Jassenova	60	58	63	61	64	62	76	74	95	93	102	100	102	100
Jám	63	61	66	64	67	65	79	77	98	96	105	103	105	103
Kis-Kun-Dorosma	50	48	53	51	54	52	66	64	85	83	.	90	92	90
Merczifalva	70	68	73	71	74	72	86	84	.	.	.	.	112	110
Mokrin	61	59	64	62	65	63	77	75	.	.	.	.	103	101
Móricztöld-Sósdia	79	77	82	80	83	81	95	93	.	.	.	.	121	119
Nagy-Kikinda	63	61	66	64	67	65	79	77	.	.	.	.	105	103
Nagy-Szt. Miklós	63	61	66	64	67	65	79	77	.	.	.	.	105	103
Oravicza	72	70	75	73	76	74	88	86	107	105	114	112	114	112
Orczifalva	70	68	73	71	74	72	86	84	.	.	.	.	112	110
Oroszlámos	54	52	57	55	58	56	70	68	89	87	.	.	96	94
Orsova loco und transit	80	78	83	81	84	82	96	94	115	113	.	120	122	120
Ó-Bessenyö	61	59	64	62	65	63	77	75	.	.	.	.	103	101
Perjamos	62	60	65	63	66	64	78	76	97	95	.	.	104	102
Rakasdia	69	67	72	70	73	71	85	83	104	102	.	.	111	109
Rácz-Szt. Peter	67	65	70	68	71	69	83	81	.	.	.	.	109	107
Reméte	66	64	69	67	70	68	82	80	101	99	.	.	108	106
Rékás	68	66	71	69	72	70	84	82	.	101	.	.	110	108
Saag	68	66	71	69	72	70	84	82	.	101	.	.	110	108
Sarafálva	66	64	69	67	70	68	82	80	.	.	.	.	108	106
Szakálbáza	66	64	69	67	70	68	82	80	.	.	.	.	108	106
Szeged	45	43	48	46	49	47	61	59	80	78	87	85	87	85
Szeged-Rokus	50	48	53	51	54	52	66	64	85	83	.	90	92	90
Szent-András	68	66	71	69	72	70	84	82	.	.	.	.	110	108
Szent-Hubert	66	64	69	67	70	68	82	80	.	.	.	.	108	106
Szöreg	50	48	53	51	54	52	66	64	85	83	.	90	92	90
Sztamora-Moravicza	72	70	75	73	76	74	88	86	107	105	.	.	114	112
Temesvár-Gyárváros	61	59	64	62	65	63	77	75	96	94	.	101	103	101
Temesvár-Jozsefváros	61	59	64	62	65	63	77	75	96	94	.	101	103	101
Topolovecz	73	71	76	74	77	75	89	87	.	.	.	.	115	113
Valkány	57	55	60	58	61	59	73	71	92	90	.	.	99	97
Varjas	67	65	70	68	71	69	83	81	.	.	.	.	109	107
Versecz	67	65	70	68	71	69	83	81	102	100	109	107	109	107
Vojtek	73	71	76	74	77	75	89	87	.	.	.	.	115	113
Zsebely	70	68	73	71	74	72	86	84	.	.	.	.	112	110
Zsidovin	82	80	85	83	86	84	98	96	.	.	.	.	124	122
Zsombolya	67	65	70	68	71	69	83	81	.	.	.	.	109	107

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
223	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle (I)		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, bezw. Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4 und Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 5	Verschieden	Die in der Tabelle angeführten Frachtsätze	Verschieden	Im Kartirungswege		Die von den angeführten Stationen gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen, d. h. nur für solche Sendungen, welche behufs Aufgabe in den betreffenden Stationen mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt werden
224				Ada, Adorjan-Kisbegyes, Bács-Petrovoselo, Martonos, Moholy, Ó-Becse, Ó-Kanizsa, Zenta; Rogaras, Ó-Kanicza-Szállás	a) Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Marchegg, Simmering St.E.G., Stadlau. b) Wien-Lagerhaus	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	Tabelle (II)	Verschieden			
225				Stationen der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn; Stationen der Torontaler Localbahnen	a) Marchegg b) Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Simmering St.E.G., Stadlau c) Wien-Lagerhans	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief		Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	Tabelle (III)	Verschieden			

Tabelle (I) zu 223 — Frachtsatz pro 100 kg in kr. ö.W.

Von	Nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Simmering, Stadlan	Nach Wien-Lagerhaus
Fehéretemplom	110	112
Jassenova	112	114
Jam	115	117
Oravicza	124	126
Orsova loco und transit	132	134
Rakasdia	121	123
Szeged	97	99
Temesvár-Gyárváros	113	115
Temesvár-Jozsefváros	113	115
Versecz	119	121

Tabelle (II) zu 224 — kr. ö.W.

Von	a)	b)
Ada, Adorjan-Kisbegyes, Bács-Petrovoselo, Martonos, Moholy, Ó-Becse, Ó-Kanizsa, Zenta	90	92
Rogaras, Ó-Kanicza-Szállás	98	100

Tabelle (III) zu 225 — Krenzer ö. W.

Von	a)	b)	c)
Stationen der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn:			
Beodra	100	100	102
Ellemér	98	98	100
Karlova	102	102	104
Komán	98	98	100
Mellencze	98	98	100
Nagy-Becskerek	98	98	100
Török-Becse-Aracs	95	95	97
Stationen der Torontaler Localbahnen:			
Bethlentanya	—	122	124
Boka	116	116	118
Fény	110	110	112
Györgyháza	125	125	127
Kanak-Ó-Lecz	120	120	122
Lázárföld	106	106	108
Laudontanya	120	120	122
Modos	112	112	114
Nagy-Margitha	125	125	127
Párdány	112	112	114
Szárcsa	111	111	113
Szécsany	113	113	115
Széchényfalva-Ráros-Istvánvölgy	123	123	125
Temes-Paulis	—	123	125
Versecz-Rét	—	118	120
Zichyfalva	123	123	125

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
226	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Csantavér Topolya	Budapest d. p. t. p. u. " -föv. közrakt. " -Józsefváros Kőbánya-alsó p. u. " -felső p. u. " hizlalda Budapest-Lipótváros " -nyugoti p. u. " -Südbahn Ó-Buda-Filatori-gát Vácz Pozsony Pozsony-fiók p. u. Győr Komárom-Uj-Szőny Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Floridsdorf-Donaufeld Marchegg Simmering St.E.G. Stadlau	Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 1000 Tonnen b) 5000 Tonnen Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1893	Localtarif, Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	kr. ö.W. a) | b) 53 | 48 56 | 51 57 | 52 88 | 83 69 | 64 95 | 90	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende April 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die von den Stationen Csantavér und Topolya gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammenden Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. behufs Aufgabe nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde. Die nach Wien St.E.G. gewährten Rückvergütungs-Frachtsätze werden, um 2 kr. ö. W. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus angewendet
227	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Homok Kun-Szent-Márton Tőke Szentes	a) Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Floridsdorf-Donaufeld Marchegg Simmering St.E.G. Stadlau b) Wien-Lagerhaus	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	a) 94 kr. ö. W. b) 96 kr. ö. W.	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
228	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	Betbeiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 1000 Tonnen b) 5000 Tonnen Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1893	Localtarife, Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, und zwar: bei Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen die Frachsätze sub a) " " " " 5000 " " " " b)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und spätestens bis Ende April 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erliecht	Die nach Wien St.E.G. gewährten Rückvergütungsfrachtsätze werden, um 2 kr. ö. W. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus angewendet
229	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Auflieferung eines Quantums von ens) 1000 Tonnen b) 5000 Tonnen Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1893	Localtarife, Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbundstarif, Theil II, Heft 1, bezw. Heft 4	Verschieden	Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, nnd zwar: bei Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen die Frachtsätze sub a) " " " " 5000 " " " " b)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und spätestens bis Ende April 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	I. Die nach Wien St.E.G. gewährten Refactiefrachtsätze werden, um 2 kr. ö. W. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus gewährt. II. Die von den Stationen Báttaszék, Czecze, Hidas-Bonyhád, Nagy-Dorog und Vajta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der angeführten Aufgabestationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. behufs Aufgabe nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde

Tabelle zu Nr. 228 — Nach (Fracbtsatz pro 100 kg in Kreuzern ö. W.)

Von	Budapest d.p.t.p.u., " Jozsefváros, " fõv. közrukt., " Lipotváros, " nyugoti p.u., Kõbánya felsõ p.u., " also p.u., " hizlalda a)	b)	Budapest Südb. (loco), Ó-Buda-Filatori-gat a)	b)	Vács a)	b)	Pozsony, Pozsony-flok-palyandvar a)	b)	Győr, Komarom-Ujszõny a)	b)	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donauf., Marchegg, Simmering St.E.G., Stadlau a)	b)
Martfû	—	47	—	50	—	51	85	82	66	63	92	89
Tisza-Földvár	—	47	—	50	—	51	85	82	66	63	92	89
Homok	50	47	53	50	54	51	85	82	66	63	92	89
Knn-Szent-Márton	50	47	53	50	54	51	85	82	66	63	92	89
Tõke	50	47	53	50	54	51	85	82	66	63	92	89
Szentes	50	47	53	50	54	51	85	82	66	63	92	89

Tabelle zu Nr. 229 — Nach (Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzern ö. W.)

Von	Budapest d.p.t.p.u., " fõv. közrukt., " Jozsefváros, Kõbánya alsó p.u., " felsõ p.u., " hizlalda a)	b)	Budapest Lipotv., " nyugoti p.u., " Südb. (loco), Ó-Buda-Filatori-gat a)	b)	Budapest-Kelenföld a)	b)	Vácz a)	b)	Pozsony, Pozsony-flók p.u. a)	b)	Győr, Komárom-Ujszõny a)	b)	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donauf., Marchegg, Simmering St.E.G., Stadlan a)	b)
Báttaszék	53	49	56	52	52	48	57	53	88	84	65	61	91	87
Czecze	35	31	38	34	—	—	39	35	70	66	46	42	72	68
Hidas-Bonyhád	53	49	56	52	52	48	57	53	88	84	65	61	91	87
Hidja-Apáthi	31	27	34	30	30	26	35	31	66	62	43	39	69	65
Kölesd-Tengelicz	31	27	34	30	30	26	35	31	66	62	43	39	69	65
Nagy-Dorog	31	27	34	30	30	26	35	31	66	62	43	39	69	65
Szagszárd	33	29	36	32	32	28	37	33	68	64	45	41	71	67
Tolna-Mözs und Páczán kert	32	28	35	31	31	27	36	32	67	63	44	40	70	66
Vajta	35	31	38	34	—	30	39	35	70	66	45	41	71	67

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
230	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 1000 Tonnen b) 10000 " c) 30000 " Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1893	Localtarif, Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4, und Westungar. - Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 und 5	Verschieden	Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, und zwar bei Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen die Frachtsätze sub a) 10000 " " " " b) 30000 " " " " c)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und längstens bis Ende April 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	

Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzer ö. W.

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u., " főv. közrakt., " Jozsefváros, Kőbánya felső p. u., " alsó p. u., " hizlalda a)	b)	c)	Budapest Lipótváros, " nyugoti p. u., " Südbahn loco, Ó-Buda-Filatori-gát a)	b)	c)	Vácz a)	b)	c)	Pozsony, Pozsony fiók-pália-udvar a)	b)	c)	Győr, Komárom-Uj-Szőny a)	b)	c)	Wien St.E.G. oder Wien K.F.N.B., Floridsdorf-Donauf., Marchegg, Simmering St.E.G., Stadlau a)	b)	c)
Baja	38	32	30	41	35	33	42	36	34	73	67	65	54	48	46	80	74	72
Baranyavár-Monostor	55	49	47	58	52	50	59	53	51	90	84	82	71	65	63	97	91	89
Batainicza	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85
Bács-Almás	50	44	42	53	47	45	54	48	46	85	79	77	66	60	58	92	86	84
Beška	47	41	39	50	44	42	51	45	43	82	76	74	63	57	55	89	83	81
Bikity-Borsod	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Bosna-Brod	68	62	60	71	65	63	72	66	64	103	97	95	84	78	76	110	104	102
Brod	68	62	60	71	65	63	72	66	64	103	97	95	84	78	76	110	104	102
Bršadin	52	46	44	55	49	47	56	50	48	87	81	79	68	62	60	94	88	86
Dálja	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Dárda	53	47	45	56	50	48	57	51	49	88	82	80	69	63	61	95	89	87
Dráva-Szarvas	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	80
Erdőd	44	38	36	47	41	39	48	42	40	79	73	71	60	54	52	86	80	78
Eszék	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	80
Eszék-alváros	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	80
Gjeletovci	61	55	53	64	58	56	65	59	57	96	90	88	77	71	69	103	97	95
Gombos-Bogojeva	44	38	36	47	41	39	48	42	40	79	73	71	60	54	52	86	80	78
Hegyes-Feketehegy	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	80
Horgos		50	48	.	53	51	60	54	52	.	85	83	.	66	64	98	92	90
India	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85
Jankovci	59	53	51	62	56	54	63	57	55	94	88	86	75	69	67	101	95	93
Kalocsa	30	24	22	33	27	25	34	28	26	65	59	57	46	40	38	72	66	64
Karlócza	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Keczel	.	33	31	.	36	34	.	37	35	.	68	66	55	49	47	.	75	73
Kiszács	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Kukujevci-Erdővég	63	57	55	66	60	58	67	61	59	98	92	90	79	73	71	105	99	97
Magyar-Boly	58	52	50	61	55	53	62	56	54	93	87	85	74	68	66	100	94	92
Martinci	61	55	53	64	58	56	65	59	57	96	90	88	77	71	69	103	97	95
Mitrevicz	54	48	46	57	51	49	58	52	50	89	83	81	70	64	62	96	90	88
Mitrovicz-Szávapart	54	48	46	57	51	49	58	52	50	89	83	81	70	64	62	96	90	88
Nemes-Militics	46	40	38	49	43	41	50	44	42	81	75	73	62	56	54	88	82	80
Ó-Kér	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Ó-Pázua	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85
Öreg-Csertő	35	29	27	38	32	30	39	33	31	70	64	62	51	45	43	77	71	69
Pétervárad	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Priglevicza-Szt Iván	44	38	36	47	41	39	48	42	40	79	73	71	60	54	52	86	80	78
Putinci	56	50	48	59	53	51	60	54	52	91	85	83	72	66	64	98	92	90
Ruma	56	50	48	59	53	51	60	54	52	91	85	83	72	66	64	98	92	90
Sid	64	58	56	67	61	59	68	62	60	99	93	91	80	74	72	106	100	98
Samac	69	63	61	72	66	64	73	67	65	104	98	96	85	79	77	111	105	103
Szonta	44	38	36	47	41	39	48	42	40	79	73	71	60	54	52	86	80	78
Tovarnik	64	58	56	67	61	59	68	62	60	99	93	91	80	74	72	106	100	98
Uj-Pázua	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85
Ujvidék	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Verbász-Kula	41	35	33	44	38	36	45	39	37	76	70	68	57	51	49	83	77	75
Villány	62	56	54	65	59	57	66	60	58	97	91	89	78	72	70	104	98	96
Vinkovci	52	46	44	55	49	47	56	50	48	87	81	79	68	62	60	94	88	86
Vogány	56	50	48	59	53	51	60	54	52	91	85	83	72	66	64	98	92	90
Vukovár	45	39	37	48	42	40	49	43	41	80	74	72	61	55	53	87	81	79
Zimony	51	45	43	54	48	46	55	49	47	86	80	78	67	61	59	93	87	85
" átmenet	49	43	41	52	46	44	53	47	45	84	78	76	65	59	57	91	85	83
Zombor	41	35	33	44	38	36	45	39	37	76	70	68	57	51	49	83	77	75

I. Die Frachtsätze von den Stationen Baranyavár-Monostor, Bosna-Brod, Brod, Dárda, Eszék, Eszék-alváros, Gjeletovci, Jankovci, Kukujevci-Erdővég, Magyar-Boly, Samac, Sid, Tovarnik, Villány und Vinkovci gelten auch für Sendungen nach Wien-Matzleinsdorf.

II. Die von den Stationen Baja, Bács-almás, Bikity-Borsod, Dálja, Erdőd, Gombos-Bogojeva, Hegyes-Feketehegy, Kalocsa, Keczel, Nemes-Militics, Öreg-Csertő, Priglevicza-St. Iván, Szonta, Verbász-Kula und Zombor gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der genannten Stationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde.

III. Die nach Wien St.E.G. gewährten Rückvergütungs-Frachtsätze werden, um 2 kr. ö. W. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus angewendet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
231	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Báttaszék	a) Wien St. E. G., Wien K. F. N. B., Floridsdorf - Donaufeld, Marchegg, Simmering St.E.G., Stadlau b) Wien-Lagerhaus	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Westungar.-Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1 und 4	Verschieden	kr. ö.W. a) 93 b) 95	Verschieden	Im Kartirungswege		Die von den Stationen Báttaszék, Czecze, Hidas-Bonyhád, Nagy-Dorog und Vajta gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen, d. h. nur für solche Sendungen, welche behufs Aufgabe in den betreffenden Stationen mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt werden
				Czecze						a) 74 b) 76				
				Hidas-Bonyhád						a) 93 b) 95				
				Hidja-Apathi						a) 71 b) 73				
				Köleed-Tengelicz						a) 71 b) 73				
				Nagy-Dorog						a) 71 b) 73				
				Szegezárd						a) 73 b) 75				
				Tolná Mözs und Fáczánkert						a) 72 b) 74				
				Vajta						a) 73 b) 75				
232	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 1000 Tonnen b) 5000 " c) 10000 " Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1893	Localtarife, ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Verschieden	Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, und zwar: Bei Verfrachtung von mind. 1000 Tonnen die Frachtsätze sub a), " " " " 5000 " " " " b), " " " " 10000 " " " " c)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und spätestens bis Ende April 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	

Die von den angeführten Stationen gewährten ermässigten Frachtsätze gelten nur für von diesen Stationen stammende Locosendungen. Auf den Frachtbrief-Duplicaten der bezüglichen Sendungen ist daher von den Vorständen der angeführten Aufgabsstationen zu bestätigen, dass die Sendung eine Locosendung ist, d. h. behufs Aufgabe nicht per Eisenbahn hingelangt ist, sondern mittelst Strassenfuhrwerken zugeführt wurde. Die nach Wien St.E G. gewährten Rückvergütungs-Frachtsätze werden, um 2 kr. ö. W. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus angewendet.

Von	Nach: Budapest d. p. t. p. u., " föv. közraktar, " Józeefváros, Kőbánya felső p. n., " alsó p. n., " hizlalda			Budapest Lipótváros, " nyugoti p. n., " Südbahn loco, Ó-Buda-Filatori-gát			Vácz			Pozsony, Pozsony fiók-pálya-udvár			Győr, Komárom-Uj-Szőny			Wien St.E.G., Wien K.F.N.B., Floridsdorf - Donaufeld, Marchegg, Simmering St.E.G., Stadlau		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
	Frachtsatz pro 100 kg in Kreuzer ö. W.																	
Ada, Adorján-Kishegyes, Bács-Petrovoszelo, Martonos, Moholy, Ó-Becse, Ó-Kanizsa, Zenta	45	40	38	48	43	41	49	44	42	80	75	73	61	56	54	87	82	80
Bogaras, Ó-Kanizsa-Szállás	53	48	46	56	51	49	57	52	50	88	83	81	69	64	62	95	90	88

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
233	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Vide Tabelle		Auflieferung eines Quantums von mindestens a) 1000 Tonnen b) 5000 Tonnen c) 10000 Tonnen Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1893	Localtarif, Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1, Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4	Verschieden	Die in der Tabelle enthaltenen Frachtsätze, und zwar: bei Verfrachtung von mindestens 1000 Tonnen die Frachtsätze sub a) " " " " 5000 " " " b) " " " " 10000 " " " c)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen, und längstens bis Ende April 1894 vorzulogen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die nach Wien St.E.G. gewährten Frachtsätze werden, um 2 kr. ö. W. pro 100 kg erhöht, auch für Sendungen nach Wien-Lagerhaus angewendet

Von	Nach: Budapest d.p.t.p.u. " föv. közrakt. " Józsefváros " Lipotváros " nyugoti p.u Kőbánya felső p.u. " alsó p.u. " hizlalda			Budapest Südb. (loco) Ó-Buda-Filatori-gat			Vácz			Pozsony Pozsony fiok-pályaudvar			Győr Komárom-Ujszőny			Marchegg			Wien St.E.G. Wien K.F.N.B. Floridsdorf-Donauf. Marchegg Simmering St.E.G. Stadlau		
	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)	a)	b)	c)
	Frachtsätze pro 100 kg in Kreuzern österr. Währung																	
Stationen der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn:																		
Beodra	55	50	48	58	53	51	59	54	52	90	85	83	71	66	64	97	92	90	97	92	90
Ellemér	53	48	46	56	51	49	57	52	50	88	83	81	69	64	62	95	90	88	95	90	88
Karlova	57	52	50	60	55	53	61	56	54	92	87	85	73	68	66	99	94	92	99	94	92
Kumán	53	48	46	56	51	49	57	52	50	88	83	81	69	64	62	95	90	88	95	90	88
Mellencze	53	48	46	56	51	49	57	52	50	88	83	81	69	64	62	95	90	88	95	90	88
Nagy-Becskerek	53	48	46	56	51	49	57	52	50	88	83	81	69	64	62	95	90	88	95	90	88
Török-Becse-Aracs	50	45	43	53	48	46	54	49	47	85	80	78	66	61	59	92	87	85	92	87	85
Stationen der Torontaler Localbahnen:																		
Bethlentanya	77	72	70	80	75	73	81	76	74	112	107	105	93	88	86	—	114	112	119	114	112
Boka	71	66	64	74	69	67	75	70	68	106	101	99	87	82	80	113	108	106	113	108	106
Fény	65	60	58	68	63	61	69	64	62	100	95	93	81	76	74	107	102	100	107	102	100
Györgybáza	80	75	73	83	78	76	84	79	77	115	110	108	96	91	89	122	117	115	122	117	115
Kanak-Ó-Locz	75	70	68	78	73	71	79	74	72	110	105	103	91	86	84	117	112	110	117	112	110
Lázárföld	61	56	54	64	59	57	65	60	58	96	91	89	77	72	70	103	98	96	103	98	96
Laudontanya	75	70	68	78	73	71	79	74	72	110	105	103	91	86	84	117	112	110	117	112	110
Modos	67	62	60	70	65	63	71	66	64	102	97	95	83	78	76	109	104	102	109	104	102
Nagy-Margitha	80	75	73	83	78	76	84	79	77	115	110	108	96	91	89	122	117	115	122	117	115
Pardány	67	62	60	70	65	63	71	66	64	102	97	95	83	78	76	109	104	102	109	104	102
Szárcsa	66	61	59	69	64	62	70	65	63	101	96	94	82	77	75	108	103	101	108	103	101
Szécsány	68	63	61	71	66	64	72	67	65	103	98	96	84	79	77	110	105	103	110	105	103
Széchényfalva-Ráros-Istvánvölgy	78	73	71	81	76	74	82	77	75	113	108	106	94	89	87	120	115	113	120	115	113
Temes-Panlis	78	73	71	81	76	74	82	77	75	113	108	106	94	89	87	—	115	113	120	115	113
Versecz rét	73	68	66	76	71	69	77	72	70	108	103	101	89	84	82	—	110	108	115	110	108
Zichyfalva	78	73	71	81	76	74	82	77	75	113	108	106	94	89	87	120	115	113	120	115	113

Portlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht. für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
234	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**		Mineralische Kohle und Coaks	Nenrode Wenzeslansgrube Rnbengrube Möhlten Mittelsteine St.E.G. loco	Ottendorf loco via Mittelsteine	**Auflieferung eines Minimalquantums von 1000 Tonnen.** Anfgabe in vollen Wagenladungen. Anfrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1893	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889, resp. Localtarif der St.E.G., Theil II — Heft 7 vom 1. März 1888	Verschieden		2 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbr., welche spät. bis Ende März 1894 in Vorlage zu bringen sind	
235	**Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft**		Mineralische Kohle	G a y a	Austerlitz	**Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Anfrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen**	**Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893**	Localtarif	Krenzer ö. W. 19·1	16	3·1	Im Kartirungswege		
					Butschovitz				15·5	12·8	2·7			
					Nesovitz				12·7	11·2	1·5			
					Brankovitz				11·1	9·6	1·5			
					Bisenz Stadt				8	6	2			
					Wessely a/d. March				13·9	9·1	4·8			
					Ungar.-Ostra				15·5	11·6	3·9			
					Strassnitz				17·1	12·6	4·5			
					Nendorf b. Ungar.-Ostra				17·1	12·6	4·5			
					Ungar.-Hradisch Stadt				19	13·5	5·5			
236	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Mineralische Kohle	M i n k o v i c	Libšic	**Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen**	**Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893**	L o c a l t a r i f e	Kreuzer ö. W. 11·2	10·5	0·7	Im Kartirungswege		
					Roztok				14·4	11·5	2·9			
					Selč				.	12·3	.			
					Bubenč				16·8	12·6	4·2			
					Bubna St.E.G.				16·3	12·6	3·7			
					Prag St.E.G.				16·3	12·6	3·7			
					Lieben St.E.G.				20·8	13·6	7·2			
					Běchovic				24	16·4	7·6			
					Anwal				26·6	20·4	6·2			
					B.-Brod				29·2	22·5	6·7			
					Mühlhausen				11·2	10·5	0·7			
					Weltrus				11·2	10·5	0·7			
					Jenšovic				13·6	11·5	2·1			
					Beřkovic-Melnik				16·8	13·5	3·3			
					Wegstädtl-Hněvic				20·4	14·5	5·9			
					Raudnic				24	16·5	7·5			
237	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Ostrauer, Dombrauer und Karwiner Kohle und Coaks	Olmütz transit	Hohenstadt loco und transit (für Stationen der Mähr. Grenzbahn)	**Auflieferung eines Minimalquantums von 500 Tonnen.** Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Anfrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1893	Tarif vom 1. März 1888	14 Kreuzer ö. W.	12 Kreuzer ö. W.	2 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	1. Für Sendungen nach **Hohenstadt loco:** Auf den Reclamanten als Absender, resp. Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche bei der Vorlage keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen. 2. Für Sendungen nach **Hohenstadt transit** (nach Stationen der Mähr. Grenzbahn): Auf den Namen des Reclamanten als Absender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1894 vorzulegen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
238	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohle	Aussig trs. rücksichtlich sämmtlicher im citirten Tarife enthaltener Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der Stationen Bilin, Brüx und Dux-Ladowitz der k.k.St.B., sowie der Station Trupschitz der Localbahn Potscherad-Wurzmes	Trautenau	Aufrechthaltung der allgemeinen Bedingungen des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach, Tarif vom 1. September 1892	Verschieden		6·5 Kreuzer ö. W. Noten	Im Kartirungswege		Sollten sich innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses die officiellen Tarifsätze nach Trautenau ermässigen, so verringert sich der zugestandene Nachlass im gleichen Ausmasse
239	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kartoffeln	Branzaus Časlau Chotebor Chrast Chrndim Dentschbrod Goltsch-Jenikau Hlinsko Jarmeritz Iglan Oe.N.W.B., k.k.ö.St.B. Kojetitz Kolin Oe.N.W.B., Oe.U.St.E.G. Kuttenberg-Stadtbahnhof Leschtina Mähr.-Budwitz Okříško Pardnbitz Oe.N.W.B., Oe.U.St.E.G. Polna-Stecken Pribislau-Schlappenz Sedletz-Kuttenberg Skutsch Slatiuan Startsch-Trebitsch Swetla Wieee Zdiretz-Kreuzberg	Elsterwerda (B.D.B.)	Bei Aufgabe für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder Zahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Sächsisch-Oesterr. Verband, Heft 1		Pfge. 119 102 117 121 118 104 104 125 133 104 129 98 106 104 135 122 106 104 104 99 124 119 126 104 115 121		Im Kartirungswege		
240	Böhmischen Nordbahn		Braunkohle	Bodenbach transit	Grund-Georgenthal und Niedergrund	Unter Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Inländischer Braunkohlentarif vom 1. September 1892	Diverse	Diverse	2 kr.*)	Im Rückvergütungswege an den Empfänger beim Bezuge der Sendung		*) Von den auf die Strecke Bodenbach — Bestimmungsstation entfallenden Frachtantheilen
241	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Ober-Dranberg Dellach Greifenburg Kleblach Lind Sachsenburg Spittal a/D. Gummern	Mori	Aufrechthaltung der Bestimmungen für Güter der Serie XVI	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	40·7 42 43·3 45·9 47·2 48·5 53·7 kr. excl. Mgb.	37 38 39 42 43 44 49 kr. excl. Mgb.	3·7 4 4·3 3·9 4·2 4·5 4·7 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
242	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauerziegel als Frachtgut	Jinonitz	Prag (Smichow) transit (nur für Sendungen nach Hlubočep)	Auflieferung eines Minimalquantums von **200 t.** 1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis IV	5·8 kr. ö. W.	4·4 kr. ö. W.	1·4 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende Jänner 1894 vorgelegt werden müssen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf diese Begünstigung
243	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mährisch-schlesischen Centralbahn	1. Kohlen, mineralischen Dungkalk	Troppau	Freihermersdorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 13·9	kr. 11	kr. 2·9	Im Kartirungswege		
			2. Kartoffeln	Freihermersdorf	Troppau				13·9	11	2·9			
			3. Schiefer	Freihermersdorf	Skrochowitz-Braunsdorf				20·6	15·7	4·9			
			4. Getreide	Freihermersdorf	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			13·9	11	2·9			
			5. Spiritus	Freihermersdorf	Troppau	Auflieferung in jeder Menge			17	12	5			

Druckfehler-Berichtigung. Buschtěhrader Eisenbahn. Im Verordnungsblatte vom 22. December 1892, Nr. 147, unter fortl. Nr. 2335 ist in der vorletzten Horizontalzeile nach Ober-Lentensdorf der Stationsname „Ossegg" einzuschalten und der Beistrich zwischen Rosenthal und Graupen, sowie zwischen Teplitz und Waldthor durch einen Bindestrich zu ersetzen.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30%, von 15—50 mit 50% des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 10. Wien, 26. Jänner 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 21. Jänner 1893, Z. 3192, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Deutschland.

1. Unter A I (Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen), laufende Nummer 4 (kgl. Bayerische Staatseisenbahnen), ist am Schlusse nachzutragen:

a [1] mit Ausschluss der von ihnen betriebenen Augsburger Localbahn.

2. Unter A II (Privatbahnen unter eigener Verwaltung) sind nachzutragen:

als „14 a, Boizenburger Stadt- und Hafenbahn“,
als „15 a, Bregthalbahn (Donaueschingen-Furtwangen)“,
als „20 a, Deggendorf-Mettener Eisenbahn“,
als „44 a, Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn“,
als „46 a, München-Wolfratshausener Eisenbahn“.

3. Ebendaselbst sind:

bei Nr. 29 die Bezeichnung in „Fürth-Zirndorf-Cadolzburger Eisenbahn“

abzuändern

und in Nr. 32 die eingeklammerten Worte „(Theilstrecke Gotteszell-Teisnach)“

zu streichen.

Das Centralamt hat die Anwendung des Art. 58 des internationalen Uebereinkommens mit Benachrichtigungsschreiben vom 10. Jänner 1893 den Regierungen der betheiligten Staaten zur Kenntniss gebracht. Der wirkliche Eintritt der der Liste neu hinzugefügten Eisenbahnen erfolgt erst einen Monat vom Datum des Benachrichtigungsschreibens des Centralamtes.

Niederlande.

1. Die in der Liste der Niederlande mit Nr. 2 und 6 bezeichneten Bahnen sind zu streichen, weil die Bahnstrecken der Niederländischen Rheineisenbahn-Gesellschaft nun von der Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staatseisenbahnen (Nr. 1) und diejenigen der Haarlem-Zandvoort-Eisenbahn-Gesellschaft von der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft (Nr. 3) betrieben werden.

2. Das Verzeichniss der Bahnstrecken, die auf deutschem Gebiete liegen, aber im Betriebe oder Mitbetriebe ausserdeutscher Verwaltungen sich befinden, soll mit Bezug auf die „Niederländischen Verwaltungen“ folgendermassen berichtigt werden:

Nr. 108. Die von der Holländischen Eisenbahn betriebene und von der Niederländischen Staatsbahn mitbetriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze von Cranenburg bis Cleve.

Nr. 109. Die von der Niederländischen Staatsbahn betriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Emmerich bis Emmerich.

Nr. 110. Die von der Niederländischen Staatsbahn betriebene und von der Holländischen Eisenbahn mitbetriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Gronau bis Gronau.

Nr. 111. Die von der Holländischen Eisenbahn betriebene und von der Niederländischen Staatsbahn mitbetriebene Strecke von der niederländisch-deutschen Grenze bei Gildehaus bis Salzbergen.

Von diesen Aenderungen sind, in Anwendung der Vorschriften in Art. 58 des internationalen Uebeinkommens, die Regierungen der betheiligten Staaten mit Schreiben des Centralamtes vom 31. December 1892 benachrichtigt worden.

Oesterreich-Ungarn.

Der Beitritt der
k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin,
k. u. k. Bosnabahn
zu dem internationalen Uebereinkommen ist angemeldet worden.

Das Centralamt hat davon gemäss Art. 58, Absatz 2, des Uebereinkommens, mit Benachrichtigungsschreiben vom 10. Jänner 1893 den anderen Staaten Kenntniss gegeben. Der wirkliche Eintritt der bezeichneten Eisenbahnen in den internationalen Transportdienst wird einen Monat vom Datum des Benachrichtigungsschreibens erfolgen.

Die Aufnahme der beiden Eisenbahnen in die Abtheilung (Oesterreich-Ungarn) der Liste erfolgt in der Weise, dass dieselben nach Zahl I und II unter einer besonderen Zahl III mit der Aufschrift (Occupationsgebiet) eingereiht werden.

Schweiz.

Der Beitritt der
Linie Rorschach — Heiden (Eisenbahn-Gesellschaft mit Sitz in Heiden)
und der Sihlthalbahn (Gesellschaft mit Sitz in Zürich)
zu dem internationalen Uebereinkommen ist angemeldet worden.

Das Centralamt hat hievon gemäss Art. 58, Absatz 2, des internationalen Uebereinkommens mit Benachrichtigungsschreiben vom 31. December 1892 den anderen Staaten Kenntniss gegeben mit dem Beifügen, dass der wirkliche Eintritt der neuen Bahnen in den internationalen Transportdienst einen Monat vom Datum des Benachrichtigungsschreibens erfolgen werde.

Wien, am 21. Jänner 1893.

Verordnung des Finanzministeriums vom 22. Jänner 1893, womit für den Monat Februar 1893 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Februar 1893 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 20 Percent in Silber zu entrichten ist.

Steinbach m. p.

Eröffnung der schmalspurigen Localbahn von Pöltschach nach Gonobitz.

Am 20. December 1892 wurde die schmalspurige Localbahn Pöltschach-Gonobitz der steiermärkischen Landesbahnen mit den Stationen und Haltestellen Pöltschach, Unter-Lasche (H.), Plankenstein (H.), Heiligen-Geist, Gattersdorf (H.) und Gonobitz dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Stationen Pöltschach, Heiligen-Geist und Gonobitz wurden für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr, die Haltestellen Unter-Lasche, Plankenstein und Gattersdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Eine Eilgutbeförderung findet auf dieser Localbahn nicht statt.

Der Betrieb dieser Localbahn wird von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für Rechnung des steiermärkischen Landesausschusses besorgt.

Wien, am 7. Jänner 1893. G.-I.-Z. 23.027/II ex 1892.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung der ostgalizischen Localbahnen.

(Vorgelegt in der 185. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Jänner.)

Der östlichste Landestheil von Galizien, welcher im Norden von der Linie Lemberg—Krasne—Podwoloczyska der in das Eigenthum des Staates übergegangenen Carl Ludwig-Bahn, im Westen und Süden von der im Betriebe des Staates befindlichen Lemberg-Czernowitzer Bahn eingeschlossen ist und mit dem Namen Oesterreichisch- (auch Galizisch-) Podolien bezeichnet wird, erfreut sich in Bezug auf die landwirthschaftliche Production der günstigsten natürlichen Vorbedingungen, ist aber in Bezug auf das locale Transportwesen hinter anderen mit gleich günstigen natürlichen Voraussetzungen für eine intensive und gewinnbringende Pflege der Bodencultur ausgestatteten Gegenden der Monarchie weit zurückgeblieben. Die hervorragende Bedeutung der landwirthschaftlichen Production Podoliens und ihrer Nebenzweige ergibt sich aus folgenden Daten: Ausschlaggebend für die Productionsverhältnisse des genannten Landestheiles erscheint der Ackerbau; demselben ist eine Area von mehr als 500.000 Hektar gewidmet, auf welcher nach einer auf amtlichen Erhebungen beruhenden Schätzung im Jahresdurchschnitte 900.000 Hektoliter Weizen, 1,000.000 Hektoliter Roggen, 550.000 Hektoliter Hafer, 750.000 Hektoliter Gerste, 500.000 Hektoliter Mais, 350.000 Hektoliter Hülsenfrüchte und namhafte Quantitäten von Hirse und Buchweizen hervorgebracht werden. Der Weizen, welcher per Hektoliter das hohe Durchschnittsgewicht von 72 Kilogramm erzielt, wird überwiegend nach Frankreich und der Schweiz, der Roggen, dessen Durchschnittsgewicht 71 Kilogramm beträgt, nach Nord- und Mitteldeutschland ausgeführt. Die Getreidetransporte bewegen sich vorwiegend nach Tarnopol, welche Stadt von altersher den Hauptplatz für den Handel mit den podolischen Bodenproducten bildet.

Dem Getreidebau steht in Bezug auf Menge, Beschaffenheit und Werth der Erzeugnisse die mit dem extensiven Kartoffelbau zusammenhängende Spiritusproduction am Nächsten, welche an Bedeutung die gleichartige Production des übrigen Galiziens weit überragt. Die Spiritusbrennereien, deren Zahl sich auf nahezu 100 beläuft, sind sogenannte Wirthschaftsbrennereien, welche bei einer

vier- bis fünfmonatlichen Campagne eine Gesammtproduction von ungefähr 75.000 Hektoliter aufweisen. Der erzeugte Rohspiritus, welcher im Durchschnitte 87·5 bis 89·5 Grad Alkohol enthält und 84 bis 86 Kilogramm per Hektoliter wiegt, wird grösstentheils nach Italien und Norddeutschland zur Raffinirung ausgeführt. Die Menge des zum Export gelangenden Fabrikates ist im steten Steigen begriffen, da der Localconsum in Folge der strengen Handhabung des Trunkenheitsgesetzes und der unter der ruthenischen Landbevölkerung sich verbreitenden Temperenzbewegung immer mehr abnimmt.

Einen beachtenswerthen Nebenzweig der Spiritusindustrie bildet die Viehmastung. Die Zahl der per Brennerei eingestellten Ochsen beträgt durchschnittlich 150 Stück. Dieselben werden zum grössten Theile nicht dem einheimischen Viehstande entnommen, sondern hauptsächlich aus den Karpathen, und zwar aus den Gegenden von Stryj und Kalusz, sowie aus dem Serether Bezirke in der Bukowina zugetrieben.

Infolge der reichen Getreideproduction Podoliens bestehen daselbst zahlreiche, dem Localconsum dienende Wassermühlen, sowie mehrere Dampf- und Kunstmühlen, wie in Grzymałów, Skała und Uście biskupie, welche letztere jährlich bis zu 50.000 Hektoliter Getreide vermahlen.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist auch der Handel mit Eiern, welche in beträchtlichen Mengen über Tarnopol nach Holland, Frankreich und England ausgeführt und dort theils zum menschlichen Genusse, theils zur Erzeugung von Albumin verwendet werden. Die Bedeutung und Ausdehnung dieses Handels erhellt aus der Thatsache, dass in den wichtigsten Marktorten Podoliens täglich Telegramme aus dem Auslande eintreffen, in welchen der Einkaufspreis der Eier festgesetzt wird.

Von sonstigen Producten Podoliens ist noch der Tabak zu erwähnen, von welchem die südlichen Bezirke Czortków, Borszczów und Zaleszczyki auf einer Anbaufläche von ungefähr 1100 Hektar im Jahresdurchschnitte 2300 Tonnen erzeugen. Dieser Rohtabak wird in das k. k. Einlösungsamt in Jagielnica gebracht und theils daselbst, theils in den Tabakfabriken zu Monasterzyska und Winniki verarbeitet.

Flachs, Wolle, Felle und Häute gehen in beträchtlichen Mengen durch die Bukowina nach Siebenbürgen, wo diese Artikel zur Erzeugung von Leinwand, Stoffen, Halina und Pelzen verwendet werden.

An Brennmaterial dagegen leidet Oesterreichisch-Podolien gleich empfindlichen Mangel, wie im südlichen Theile auch an Baumaterialien, insbesondere an Steinen und Schotter; Kohlenlager fehlen gänzlich, und was an Waldbeständen vorhanden ist, deckt kaum den Bedarf an Nutzholz. Die in Folge dessen um sich greifende Strohfeuerung führt einen erheblichen Ausfall an natürlichen Dungstoffen herbei, wodurch die Regenerirung des Bodens wesentlich erschwert wird. Die Einfuhr von Brennholz, bei deren Vermittlung die auf Grund des Gesetzes vom 1. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 105, herzustellende Eisenbahn Stanislau—Woronienka mitzuwirken berufen erscheint, wäre daher geeignet, auch die agricole Production des in Rede stehenden Landestheiles wirksam zu fördern.

Was die Populationsverhältnisse Oesterreichisch-Podoliens anbelangt, so ist hervorzuheben, dass die zu diesem Landestheile gehörigen politischen Bezirke: Tarnopol, Trembowla, Skalat, Husiatyn, Czortków, Borszów und Zaleszczyki zu den dichtest bevölkerten Galiziens zählen. Aus den einschlägigen Ergebnissen der Volkszählung des Jahres 1890 erhellt nämlich, dass in den genannten Bezirken, welche eine Einwohnerschaft von zusammen 610.347 Personen aufweisen, der Reihe nach 102, 103, 95, 102, 90, 104 und 104 Personen auf ein Quadratkilometer Landes entfallen, während die gleichfalls auf ein Quadratkilometer berechnete durchschnittliche Bevölkerungsdichtigkeit in Galizien nur 76 und in der diesseitigen Reichshälfte überhaupt 80 Personen beträgt.

In den Jahren 1880 bis 1890 hat die Dichtigkeit der Bevölkerung der genannten Bezirke in der früher angeführten Reihenfolge um 9·4, 9, 14·9, 13·6, 9·6, 14 und 13·1 Procent zugenommen, wogegen die durchschnittliche Dichtigkeit in Galizien und in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern nur um 10·8, beziehungsweise 7·9 pCt. gestiegen ist.

Trotz der im Vorstehenden angedeuteten Umstände ist die bedauerliche Thatsache nicht zu verkennen, dass die ostgalizische Bodenproduction schon geraume Zeit unter dem Zusammenwirken mehrfacher ungünstiger Einflüsse leidet. In dieser Beziehung ist vor Allem an die seit einer Reihe von Jahren herrschenden niedrigen Getreidepreise zu erinnern, welche auf die wirthschaftlichen Verhältnisse einer fast ausschliesslich auf die Landwirthschaft angewiesenen, dem Eisenbahnverkehre aber entrückten Gegend naturgemäss eine besonders ungünstige Rückwirkung ausüben mussten.

Eine weitere Ursache der Schmälerung der von den podolischen Grundbesitzern dereinst bezogenen Bodenrente ist auf die im Jahre 1883 durchgeführte Regulirung der Grundsteuer zurückzuführen, welche hauptsächlich durch Einbeziehung von bis dahin unbesteuerten Bodenflächen eine Erhöhung der Steuervorschreibung um 100, theilweise sogar um 200 pCt. zur Folge hatte.

Eintretende Missernten, wie jene des Jahres 1889, haben in Oesterreichisch-Podolien zeitweise sogar einen ausgesprochenen Nothstand herbeigeführt.

Die nachtheiligen Folgen des gegenwärtigen Zustandes erhellen ziffermässig aus der durch amtliche Erhebungen erhärteten Thatsache, dass die Marktpreise für Weizen und Roggen in den südlichen Bezirken Podoliens um 30 bis 40 pCt. hinter jenen von Lemberg, Krakau und Tarnopol zurückstehen, ein Unterschied, welcher sich bei den Preisen der minderwerthigen Kartoffelfrucht auf 100 bis 150 pCt. erhöht.

Das wirksamste Mittel, um dem beklagten Rückgange Einhalt zu thun und jenen Zustand wirthschaftlicher Prosperität herbeizuführen, zu welchem Oesterreichisch-Podolien vermöge günstiger natürlicher Vorbedingungen befähigt erscheint, liegt nach dem einmüthigen Urtheile aller competenter Factoren in der baldigen Herstellung eines den genannten Landestheil durchziehenden und denselben mit den grossen Verkehrsrouten auf dem kürzesten Wege verbindenden Netzes von Localbahnen.

Der gedachte, ausgedehnte Landstrich wird nämlich derzeit nur von einem, in der Richtung von Osten nach Westen verlaufenden Schienenwege — der Staatsbahnlinie Stanislau—Husiatyn — durchzogen, und sind daher jene ausgedehnten, fruchtbaren und dichtbevölkerten Landgebiete, auf welche die Attractionskraft der vorgenannten Bahnlinie sich nicht mehr erstreckt, von den wirthschaftlichen Vortheilen des modernen Verkehrswesens fast vollständig ausgeschlossen geblieben, zumal auch die öffentlichen Strassen infolge der Bodenbeschaffenheit und des Mangels an Schotter zu gewissen Jahreszeiten, insbesondere nach andauerndem Regenwetter, nicht in entsprechend fahrbarem Zustande erhalten und somit auch nicht zur

rechtzeitigen Abfuhr der angehäuften landwirthschaftlichen Producte benützt werden können.

Das Bedürfniss nach Befreiung aus diesem Zustande der Isolirung, welcher auch aus dem Gesichtspunkte der Interessen des Gesammtstaates nicht unbedenklich erscheint, hat sich begreiflicherweise in dem entferntesten und zugleich productivsten Theile des fraglichen Landstriches besonders früh und lebhaft geltend gemacht. Auf mehr als ein Jahrzehnt reichen denn auch die Bestrebungen zurück, die wichtigsten Handelsplätze Oesterreichisch-Podoliens mittelst entsprechender Localbahnverbindungen in den Eisenbahnverkehr einzubeziehen.

In der Reihe dieser Projecte nimmt jenes, welches von einer Gruppe von Localinteressenten vertreten wird und bei der Lösung der gestellten Aufgabe auch die aus commerciellen Gründen wichtige, kürzeste Verbindung Podoliens mit der Stadt Tarnopol, dem Hauptplatze des ostgalizischen Getreidehandels, berücksichtigt, besondere Beachtung in Anspruch. Der diesem Projecte zu Grunde liegende Linienplan, wie solcher nach mehrfachen Modificationen aus den unter Aufsicht von Regierungsorganen gepflogenen technischen und commerciellen Studien hervorgegangen ist, nimmt die Herstellung eines Netzes von aus der Staatsbahnlinie Stanislau—Husiatyn abzweigenden und durch dieselbe zusammenhängenden normalspurigen Localbahnen, und zwar von Kopyczyńce über Trembowla nach Tarnopol, von Hadyńkowce über Borszczów nach Iwanie puste mit einer Abzweigung nach Skała und von Kalinowszczyzna über Jagielnica nach Zaleszczyki in Aussicht.

Die hohe Wichtigkeit dieser Verkehrsanlagen wurde insbesondere vom galizischen Landtage zu wiederholtenmalen nachdrücklichst anerkannt, und hat derselbe nicht nur selbst wiederholt Beschlüsse wegen Subventionirung der bezüglichen Localbahnprojecte aus Landesmitteln gefasst, sondern auch mittelst mehrfacher, im Laufe der letzten Jahre gefasster Resolutionen der Regierung nahegelegt, die Realisirung des fraglichen Projectes durch eine staatliche Beihilfe zu ermöglichen.

Bei voller Würdigung der wirthschaftlichen Bedeutung des intendirten Bahnunternehmens erachtete jedoch die Regierung dem gedachten, durch die galizische Landesvertretung unterstützten Ansinnen der Interessenten, insolange die Linien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn sich noch in der Verwaltung einer Privatgesellschaft befanden, mit Zurückhaltung begegnen zu sollen, da nicht zu verkennen war, dass nur die südlich von der Staatsbahnlinie Stanislau—Husiatyn gelegenen Strecken des projectirten Bahnnetzes den Interessen des Staatsbahnbetriebes förderlich sein würden, während die geplante Bahnverbindung über Trembowla nach Tarnopol eine Schädigung des Verkehres der genannten Staatsbahnlinie befürchten liess. Dieses Bedenken ist mit dem zu Beginn dieses Jahres (1892) eingetretenen Uebergange der Galizischen Carl Ludwig-Bahn in das Eigenthum des Staates weggefallen, zumal für eine allfällige Ablenkung bestehender Verkehre der k. k. Staatsbahnen und der staatlich garantirten Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn auf die projectirte nördliche Bahnverbindung durch die im Falle der Realisirung des Gesammtprojectes eintretende Verkehrssteigerung reichlicher Ersatz geboten erscheint.

Mit Rücksicht hierauf und auf die früher dargelegten volkswirthschaftlichen Momente hat die Regierung sich veranlasst gesehen, die von einem Consortium von Localinteressenten ausgehenden Bestrebungen wegen Sicherstellung des fraglichen Bahnprojectes auf Grund einer Beitragsleistung oder sonstigen finanziellen Unterstützung durch den Staat zum Gegenstande eingehender Erhebungen zu machen. Diese Erhebungen, welche zunächst die allgemeine Klarstellung der technischen, commerciellen und finanziellen Grundlagen jenes Projectes bezweckten, haben die Regierung zu der Ueberzeugung geführt, dass einerseits das gedachte Project aus den Mitteln der Interessenten oder durch eine private Unternehmung überhaupt bei den bedeutenden Kosten der geplanten Bahnanlagen und bei dem damit verbundenen Risico ohne staatliche Beihilfe nicht zu realisiren sei, und dass anderseits eine solche Beihilfe nicht versagt werden könne, ohne die zukünftige Entwicklung der ostgalizischen Landwirthschaft ernstlich zu gefährden. Aus den gedachten Erhebungen und den mit dem concessionswerbenden Consortium gepflogenen Verhandlungen ist das zuvor erwähnte Project der Ausführung von drei aus der Staatsbahnlinie Stanislau—Husiatyn abzweigenden und durch dieselbe zusammenhängenden Localbahnen, und zwar nach Tarnopol, nach Iwaniepuste mit einem Flügel nach Skała und nach Zaleszczyki hervorgegangen.

Nach dem unter der Aufsicht und unmittelbaren Ingerenz von Staatsorganen aufgestellten Projecte des auszuführenden Localbahnnetzes, welches eine Gesammtlänge von circa 202 Kilometern besitzt, würde für die einzelnen Linien folgende Trassenführung in Aussicht genommen:

Die Linie Kopyczyńce — Tarnopol (73 Kilometer) führt von dem Punkte ihrer Abzweigung in nordwestlicher Richtung in die Nähe der Stadt Chorostów (6400 Einwohner), wendet sich dann nach Trembowla (7400 Einwohner), einer durch gutbesuchte Märkte, lebhaften Getreidehandel und durch die benachbarten Steinbrüche weithin bekannten Stadt, berührt Mikulińce (4000 Einwohner) und Ostrów (1600 Einwohner) und erreicht sohin die Stadt Tarnopol (27.000 Einwohner), welche als Sitz einer Bezirkshauptmannschaft, eines Kreisgerichtes und einer Finanzbezirks-Direction, ferner von Bankinstituten und Lagerhäusern den Brennpunkt des amtlichen, geschäftlichen und socialen Verkehres in Podolien bildet, und woselbst die projectirte Localbahn an die Galizische Karl Ludwig-Bahn anschliesst.

Die zweite projectirte Localbahn Hadyńkowce—Iwanie puste (62 Kilometer), deren Abzweigungspunkt durch bau- und betriebsökonomische Rücksichten gegeben erscheint, berührt in ihrem südöstlichen Laufe die Städte Jezierzany (3500 Einwohner) und Borszczów (4500 Einwohner), dann den Markt Germakówka und endigt bei Iwanie puste an jenem Punkte, wo die aus der Bukowina und aus Russland kommenden Strassenzüge zusammentreffen und von wo die projectirte Localbahn späterhin einerseits nach der circa 5 Kilometer entfernten Stadt Mielnica am Dniester und anderseits nach dem Grenzorte Okopy ohne Schwierigkeit fortgesetzt werden kann.

Die Anlage des 11 Kilometer langen Flügels der gedachten Localbahn von Teresin nach Skała ist in der ausserordentlichen Productivität der von diesem Bahnflügel durchzogenen Gegend und in dem Umstande begründet, dass in Skała ein schon gegenwärtig einen bedeutenden Verkehr vermittelndes Grenzzollamt zweiter Classe besteht.

Durch die projectirte dritte Localbahn Kalinowszczyzna—Zaleszczyki (55 Kilometer) sollen ausser der letzteren Stadt (7000 Einwohner), woselbst sich ein durch eine jüngst erbaute eiserne Brücke über den Dniester vermittelter reger Verkehr mit den nördlichen Bezirken der Bukowina und dem südöstlichen Theile Galiziens abwickelt, die Städte Jagielnica (4400 Einwohner) und

Tłuste (4000 Einwohner) in das Eisenbahnnetz einbezogen werden. Als Abzweigungspunkt dieser Localbahn war anfänglich die Station Jezierzany der projectirten Linie Hadyńkowce—Iwanie puste in Aussicht genommen; späterhin gepflogene Tracenstudien haben jedoch die Wahl der Abzweigungsstation Kalinowszczyzna der Linie Stanislau—Husiatyn als zweckmässiger erscheinen lassen, da hiebei eine beträchtliche Abkürzung der Transportdistanz zwischen dem Bezirke Zaleszczyki und der Stadt Czortków, welche lebhafte Handelsbeziehungen unterhalten, erzielt wird. Der Bau der eben besprochenen Localbahn rückt auch die Möglichkeit näher, das seit Jahren in Verhandlung stehende Project einer Bahnverbindung zwischen Zaleszczyki und Horodenka einerseits und einem Punkte der Linie Lemberg—Czernowitz zwischen Kołomea und Sniatyn anderseits im geeigneten Zeitpunkte der Realisirung zuzuführen.

Bei der Bestimmung der Linienführung war selbstverständlich insbesondere darauf Bedacht zu nehmen, den Anforderungen einer richtig verstandenen Bauökonomie, soweit nur immer möglich, Rechnung zu tragen. Die hiebei in Erwägung gezogene Eventualität der schmalspurigen Ausführung des projectirten Localbahnnetzes hat sich jedoch nicht als zweckentsprechend herausgestellt, weil die Anwendung der bei der Schmalspur zulässigen kleinen Radien nach der Terrainconfiguration und in Rücksicht auf die relativ billigen Grundpreise nur geringe finanzielle Vortheile bieten würde, welchen bedeutende Mehrauslagen für die Vermehrung des sonst erforderlichen Fahrparkes, ferner für Umladevorrichtungen und für den Einbau einer dritten Schiene in der mitzubenützenden Strecke Kalinowszczyzna—Kopyczyńce der Husiatyner Linie gegenüber stünden. Für die demnach nach der Type normalspuriger Localbahnen und durchwegs eingeleisig mit einer Maximalsteigung von 25 Promill und dem Minimalradius von 200 Meter auszuführenden Linien des intendirten Bahnnetzes sollen jedoch hinsichtlich der baulichen Anlage, der Ausrüstung und der künftigen Betriebsführung alle thunlichen Erleichterungen gewährt und soll insbesondere von jeglicher Anforderung abgesehen werden, welche nicht schon in den Bedürfnissen des regelmässigen Civilverkehres begründet erscheint. Hiebei wird auch in Erwägung gezogen werden, ob nicht einzelne Theile des geplanten Bahnnetzes, auf welchen sich der Verkehr minder rege gestalten wird, vorweg nur für den facultativen öffentlichen Frachten- und Personentransport einzurichten und die Einführung eines regelmässigen Verkehres, sowie die hiedurch bedingte Ausgestaltung der Betriebseinrichtungen dem Zeitpunkte vorzubehalten wäre, in welchem sich ein diesfälliges Bedürfniss offenbart. Nur die circa 9 Kilometer lange Theilstrecke Ostrów—Tarnopol der Linie Kopyczyńce—Tarnopol soll im Hinblicke auf die eventuelle spätere Einbeziehung in eine von Tarnopol nach einem Punkte der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn zu führende Bahnlinie in Bezug auf Ober- und Unterbau sofort als Hauptbahn zweiten Ranges ausgeführt werden.

Unter Zugrundelegung dieses Programms sind nach dem von der General-Direction der österreichischen Staatsbahnen geprüften und richtiggestellten Kostenvoranschlage des concessionswerbenden Consortiums die effectiven Gesammtanlagekosten des projectirten Localbahnnetzes mit Einrechnung der Kosten des anzuschaffenden Fahrparkes, der vierprocentigen Intercalarzinsen und der nothwendigen Reserve mit dem Betrage von 9,946.000 fl. oder mit rund 49.237 fl. per Kilometer zu veranschlagen.

Die obigen Gesammtkosten vertheilen sich folgendermassen auf die einzelnen Linien:

Bezeichnung der Linie	Länge in Kilometern	Kosten		In den effectiven Kosten sind inbegriffen für	
		im Ganzen fl.	per km fl.	Fahrpark fl.	Intercalarzinsen fl.
Tarnopol-Kopyczyńce	74	3,656.000	49.405	240.000	140.000
Hadyńkowce-Iwanie puste	62	3,059.000	49.338	201.000	118.000
Teresin-Skała	11	520.000	47.272	35.000	20.000
Kalinowszczyzna-Zaleszczyki	55	2,711.000	49.290	179.000	104.000
Zusammen	202	9,946.000	49.237	655.000	382.000

Was nun die voraussichtliche Rentabilität des projectirten Bahnnetzes anbelangt, so haben die durch Staatsorgane wiederholt gepflogenen eingehenden Erhebungen und Studien zu dem Ergebnisse geführt, dass eine halbwegs angemessene Verzinsung des in dem fraglichen Unternehmen zu investirenden Capitals nur in dem Falle in Aussicht genommen werden kann, wenn auf den neuen Localbahnen zum Theile, nämlich insoweit als nicht Concurrenzrücksichten und die Erhaltung der Exportfähigkeit für die zu befördernden Massenfrachten Ausnahmen erheischen, erheblich höhere Tarifsätze als jene des Localtarifes der k. k. Staatsbahnen zur Anwendung gelangen. Die aufgestellten Berechnungen, welchen das Tarifschema der k. k. Staatsbahnen und jenes der Bukowinaer Localbahnen alternativ zugrunde gelegt wurde, haben nämlich ergeben, dass die zu gewärtigenden jährlichen Reineinnahmen des geplanten Bahnnetzes sich unter der ersten Voraussetzung auf nur 125.000 fl. unter der letzteren Voraussetzung aber auf nahezu 400.000 fl. belaufen dürften, so dass das angenommene effective Anlagecapital im ersten Falle eine Verzinsung von nur 1·25 pCt. im letzteren Falle aber eine solche von mehr als 4 pCt. finden würde. Mit Rücksicht hierauf hat sich die Regierung veranlasst gesehen, die von ihr ins Auge gefasste Unterstützung des Bahnunternehmens aus Staatsmitteln vorweg an die Bedingung zu knüpfen, dass auf den neuen in den Staatsbetrieb zu übernehmenden Localbahnen — mit den früher angedeuteten Ausnahmen — ein entsprechend höherer Localbahntarif, und zwar voraussichtlich das Tarifsystem der Bukowinaer Localbahnen,

dessen Anwendung auch durch die unleugbare Aehnlichkeit der wirthschaftlichen Verhältnisse der in Frage kommenden Landestheile Galiziens und der Bukowina begründet erscheint, zur Einführung gelange.

Anlangend die von dem concessionswerbenden Consortium erbetene staatliche Beihilfe, deren unumgängliche Nothwendigkeit nach der Sachlage ausser allem Zweifel steht, oblag der Regierung in erster Linie die Aufgabe, die für den Staatsschatz mindest drückende Form dieser finanziellen Unterstützung unter sorgfältiger Erwägung aller einschlägigen Eventualitäten und auf Grund einer eingehenden Prüfung der für den finanziellen Gesammteffect massgebenden Umstände zu ermitteln.

Nachdem die sonst wohl zunächst zu erwägende Ausführung des geplanten Localbahnnetzes unmittelbar auf Staatskosten aus staatsfinanziellen Rücksichten unbedingt ausgeschlossen erschien, wurde ein von dem gedachten Consortium überreichtes Finanzirungsprogramm in Verhandlung gezogen, wonach Seitens des Staates für das projectirte Unternehmen eine in mehreren Jahresraten mit Zurechnung von Zinsen zahlbare Subvention von 3,000.000 fl. gewährt und in Bezug auf den Betrieb und die Tarifantheile der neuen Localbahnen mehrfache, sehr weitgehende Begünstigungen zugestanden werden sollten. Dieses Programm konnte bei näherer Prüfung nicht als geeignete Grundlage für die Sicherstellung des projectirten Unternehmens anerkannt werden, weil hiebei, abgesehen von der Höhe des beanspruchten Subventionsbetrages, die Grundlagen für die Finanzirung des Unternehmens theils wegen der hiebei vorzubehaltenden Pauschalbauvergebung, theils wegen der unverhältnissmässig hohen Geldbeschaffungskosten auf das Ungünstigste beeinflusst worden wären.

Nach dem Ergebnisse der mit dem Consortium wiederholt gepflogenen Verhandlungen hat sich schliesslich die Nothwendigkeit ergeben, die Sicherstellung des Baues der ostgalizischen Localbahnen durch Zusicherung einer entsprechenden Staatsgarantie behufs Verzinsung und Tilgung der auszugebenden Vorzugstitres auf ähnlichen Grundlagen anzustreben, wie solche bei der Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg und den nach diesem Vorbilde sichergestellten Localbahnen nach Winterberg und Prachatitz zur Anwendung gelangt sind.

Hienach soll das, wie früher angegeben, mit dem Effectivbetrage von 9,946.000 fl. veranschlagte Anlagecapital der projectirten Bahnen beschafft werden durch Ausgabe eines Nominalbetrages von 11,000.000 fl. in Titres der für das Unternehmen zu bildenden Actiengesellschaft, und zwar von je 1,000.000 fl. in Stammactien und in Prioritätsactien mit einer vierprocentigen Vorzugsdividende vor den Stammactien, dann von 9,000.000 fl. in vierprocentigen, innerhalb 75 Jahren rückzahlbaren Prioritätsobligationen, wobei, wie erwähnt, ein zur Verzinsung und planmässigen Tilgung der beiden Kategorien von Prioritätstitres ausreichendes Reinerträgniss vom Staate zu garantiren wäre. Das vom Staate hienach zu garantirende jährliche Reinerträgniss würde sohin während der ersten 75 Betriebsjahre 424.706 fl. und in den letzten 15 Betriebsjahren 89.942 fl. betragen.

Die auszugebenden Stammactien im Nominalbetrage von 1,000.000 fl. sollen zu gleichen Theilen vom Lande (im Sinne des Landtagsbeschlusses vom 5. April d. J.) und von den Localinteressenten zum vollen Nennwerthe übernommen werden. Die, wie erwähnt, mit einer vierprocentigen Vorzugsdividende auszustattendes Prioritätsactien im gleichen Nominalbetrage von 1,000.000 fl. wären zu einem möglichst günstigen Curse zu begeben und behufs thunlichster Vermeidung von Intercalarzinsen in den nach Massgabe des Bedarfes von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Theilbeträgen und Terminen einzuzahlen. Für die Prioritätsobligationen im Nominalbetrage von 9,000.000 fl. wird die offertweise Begebung unter von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen in Aussicht genommen.

Die Bestimmungen über die staatliche Erträgnissgarantie, über die Bauausführung durch Staatsorgane für Rechnung der zu bildenden Actiengesellschaft, über die Trennung des Baugeschäftes von der Geldbeschaffung, über die offertweise Vergebung der zu emittirenden Prioritätsobligationen, über die Betriebsführung der neuen Bahnen durch die Staatseisenbahnverwaltung gegen Vergütung der Selbstkosten und die sonstigen Bestimmungen der eventuellen Concessionsertheilung wären im Wesentlichen jenen für die Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg und für die früher genannten beiden Böhmerwaldbahnen nachzubilden.

Bei Annahme der in Aussicht genommenen Modalitäten der finanziellen Unterstützung des in Frage stehenden Localbahn-Unternehmens durch den Staat erscheint nun in der That eine solide und den Anforderungen des Staatsbetriebes, wie des öffentlichen Verkehres entsprechende Bauausführung bei rationeller und möglichst ökonomischer Geldbeschaffung gewährleistet, während nach den früheren Anträgen des Consortiums die vorangedeuteten Garantien für die correcte Durchführung des Bahnunternehmens gefehlt hätten, und die Begebung der zu emittirenden Titres nur unter äusserst ungünstigen, die Rentabilität des Unternehmens schwer schädigenden Modalitäten und Cursen möglich gewesen wäre.

Auch vom Standpunkte des finanziellen Interesse des Staates erscheint das neuerliche Finanzirungsprogramm der Concessionswerber in seinem Gesammteffecte weitaus vortheilhafter als die früheren Propositionen. Im letzteren Falle wäre nämlich in Folge der nothwendigen Festsetzung eines unverhältnissmässig hohen Nominal-Anlagecapitals die vom Staate gegen Uebernahme von Stammactien zu leistende Subventionszahlung von 3,000.000 fl. nach dem inneren Werthe dergedachten Titres wäre à fonds perdu gewidmeten Beitragsleistung gleichgekommen, und hätte sich in Folge der von den Proponenten in Anspruch genommenen Begünstigungen in Bezug auf die Betriebskostenvergütung und auf die Ueberweisung höherer Frachtenantheile für den Staat ein weites, dem Geldwerthe nach zwar nicht genau zu bestimmendes, jedenfalls aber beträchtliches Geldopfer ergeben.

Bei Würdigung der neuen Anträge des Consortiums sind der vom Staate zu garantirenden Annuität in den früher angegebenen Beträgen von 424.706 fl., beziehungsweise 89.942 fl., die unter der Voraussetzung erhöhter Tarifsätze anzunehmenden jährlichen Reinerträgnisse des Bahnunternehmens im voraussichtlichen Betrage von nahezu 400.000 fl. entgegenzuhalten. Es ergibt sich sohin, dass der Staat aus dem Titel der zu gewährenden Reinertragsgarantie in der Periode der ersten 75 Concessionsjahre mit einer jährlichen Vorschusszahlung von kaum 25.000 fl. in Anspruch genommen werden dürfte, und dass in der restlichen Concessionszeit nicht nur kein Vorschuss mehr erforderlich sein wird, sondern sogar ausreichende Geldmittel zur Verfügung stehen werden, um die früheren Staatsvorschüsse zurückzuerstatten.

Uebrigens muss hervorgehoben werden, dass die in der ersten Concessionsperiode von 75 Jahren sich ergebende Belastung des Staatsschatzes durch die zu gewärtigende rasche Zunahme des Verkehres auf dem pro-

jectirten Bahnnetze, welche in dem aufgestellten Rentabilitätscalcül nicht berücksichtigt erscheint, sowie durch die in Folge des neuen Unternehmens den k. k. Staatsbahnen voraussichtlich zufliessenden beträchtlichen Mehreinnahmen eine ziffermässig zwar nicht bestimmbare, jedenfalls aber erhebliche Herabminderung erfahren wird.

Der hauptsächlichste Vorzug der Sicherstellung des projectirten Unternehmens auf Grund einer Erträgnissgarantie bei unmittelbarer Ingerenz der Staatsverwaltung auf die Geldbeschaffung und Bauführung ist aber in dem Umstande zu erblicken, dass auf dem gedachten Wege eine Herabminderung des sonst erforderlichen Nominal-Anlagecapitals um mehrere Millionen Gulden ermöglicht wird, welche bei der seinerzeitigen, zweifellos auf Basis des Anlagecapitals durchzuführenden Einlösung des Unternehmens durch den Staat sich in einer gleichbedeutenden Ersparniss an dem Einlösungspreise ausdrückt.

In budgetärer Beziehung bietet der fragliche Modus der Sicherstellung, wie bereits in den vorausgegangenen analogen Fällen der Garantiezusicherung für die Localbahn Eisenerz—Vordernberg und die beiden Böhmerwaldbahnen ausser Zweifel gestellt worden ist, den nicht zu unterschätzenden Vortheil der geringeren Belastung des Staatsbudgets und der sonst unthunlichen, aus mehrfachen Gründen aber wünschenswerthen Hinausschiebung dieser Belastung bis zu dem Zeitpunkte der betriebsfähigen Fertigstellung des gesammten Liniencomplexes, für welche in dem aufgestellten Programme ein Termin von fünf Jahren in Aussicht genommen erscheint.

Durch Vorlage des gegenwärtigen Gesetzentwurfes zur verfassungsmässigen Behandlung erbittet sich nun die Regierung unter Bezugnahme auf den diesbezüglichen Resolutionsbeschluss des Abgeordnetenhauses vom 16. Juli 1891 die Ermächtigung, das früher beschriebene, unter dem Namen „Ostgalizische Localbahnen" zusammengefasste Localbahnnetz in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzentwurfes auf Grund der im Vorstehenden dargestellten Garantiezusicherung durch Concessionsertheilung sicherzustellen. (Artikel I und II.)

Zur Erläuterung der Garantieziffer für die Zeit vom Tage der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 75. Concessionsjahres ist noch beizufügen, dass diese Annuität unter der Annahme der im Artikel V vorgesehenen fünfjährigen Bauzeit und sohin einer 70jährigen Tilgungsdauer ermittelt worden ist. Hiedurch soll aber der Eventualität der früheren Eröffnung einer oder der anderen der neu herzustellenden Linien in keiner Weise präjudicirt werden, da in diesem Falle die Reinerträgnisse der vor Ablauf des für das Gesammtnetz festgesetzten Bautermines, beziehungsweise vor Eintritt der staatlichen Erträgnissgarantie dem öffentlichen Verkehre übergebenen Linien dem Anlagecapitale gutzubringen sein werden. Durch die Zusatzbestimmung im Artikel II, betreffend die Ermächtigung der Regierung zur Zusicherung der staatlichen Garantie für die zu Lasten des Baucapitals zu bestreitende Verzinsung der Prioritätsobligationen während der Bauzeit soll dem in einem einzelnen Falle zu Tage getretenen Zweifel über die Zulässigkeit der Verwendung dieser Titres zu pupillarsicheren Anlagen etc. vorgebeugt werden, wobei noch hervorzuheben ist, dass ein finanzielles Risico für den Staatsschatz bei dem massgebenden Einflusse der Staatsverwaltung auf die Geldbeschaffung und die Bauausführung aller Voraussicht nach vollständig ausgeschlossen erscheint.

Artikel III enthält die Bedingung der Zeichnung und Einzahlung des Stammactiencapitals von einer Million Gulden durch das Land und die Interessenten. Die übrigen Bestimmungen des vorliegenden Gesetzentwurfes entsprechen im Allgemeinen den analogen Anordnungen der Gesetze vom 8. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 10 und 11, Artikel III bis inclusive VII für die Localbahnen Wodňan—Prachatitz und Strakonitz—Winterberg, wobei lediglich im Artikel IV, Z. 4, den Garantievorschussforderungen des Staates die Priorität vor der Verzinsung und Tilgung der Stammactien eingeräumt, dann im Artikel V eine Bestimmung über die Art der Ausführung der Bahnen aufgenommen und die fünfjährige Bauzeit normirt, ferner im Artikel VII durch eine entsprechende Zusatzbestimmung der den Betrieb der Localbahnen übernehmenden Staatseisenbahnverwaltung die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife nach eigenem Ermessen zu dem Ende vorbehalten wurde, um bei dieser Betriebsführung — selbstverständlich unter Berücksichtigung der in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisse — auch den Interessen des garantirenden Staatsschatzes nach Thunlichkeit Rechnung tragen zu können.

Dieser letztere Vorbehalt erscheint umsomehr geboten, als ja die Staatsverwaltung durch die in Frage stehende Garantiezusicherung immerhin ein nicht unbedeutendes finanzielles Risico übernimmt, während anderseits die Concessionäre, respective die künftigen Stammactionäre unter den gegebenen Verhältnissen an den finanziellen Ergebnissen des Bahnbetriebes, mindestens für die nähere Zukunft, kein unmittelbares Interesse haben.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 187. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. Jänner interpelliren die Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen Seine Excellenz den Herrn Handelsminister in Betreff der bei der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft mit Rücksicht auf die bevorstehende Verstaatlichung in allen Zweigen des Dienstes sich fühlbar machenden übermässigen Sparsamkeit, wodurch die Sicherheit des Betriebes leide.

In der 188. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. Jänner interpelliren die Abgeordneten Dr. Ritter von Kraus und Genossen Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen der im ungarischen Abgeordnetenhause eingebrachten Interpellation des Abg. Visontai in Angelegenheit der Kaschau-Oderberger Bahn.

Die Abgeordneten Dr. Kokoschinegg und Genossen interpelliren Se. Excellenz den Herrn Finanzminister wegen Nichtzulassung gewisser Schiffe zu den Hangars im Triester nenen Hafen.

In der Sitzung des Eisenbahnausschusses vom 23. Jänner wurde die Regierungsvorlage über die Gailthalbahn dem Abgeordneten Dr. Steinwender und die Vorlage, betreffend die ostgalizischen Bahnen dem Abgeordneten Szczepanowski als Referenten zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Radautz nach Karlsberg. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 12. Jänner die Landesregierung in Czernowitz beauftragt, rücksichtlich des von der protokollirten Handelsfirma Alexander von Popper in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Radautz nach Karlsberg im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission durchzuführen. Bei dieser Amtshandlung, zu welcher sämmtliche Interessenten, insbesondere auch das k. k. Ackerbauministerium, dann die Strassenverwaltung, sowie Vertreter der Actiengesell-

schaft der Bukowinaer Localbahnen beigezogen werden sollen, wird insbesondere die Ausmündung der projectirten Localbahn aus der bestehenden Localbahn Hadikfalva—Radautz eingehend erörtert werden und soll hiebei neben den zwei im Projecte enthaltenen Varianten eventuell auch die Führung der neuen Trasse in nördlicher Richtung um die Stadt Radautz in Berücksichtigung gezogen werden. Die effectiven Baukosten dieser Localbahn sind für die 29·5 km lange Variante mit 1,240.000 fl. oder 42.034 fl. per Kilometer, und für die zweite 26·2 km lange Variante mit 1,100.000 fl. oder 41.984 fl. per Kilometer veranschlagt.
[H.-M.-Z. 50.848 ex 1892.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Westbahn. (Einführung des elektrischen Intercommunications-Signales bei allen Personenzügen.) Die Verwaltung der Böhmischen Westbahn hat nunmehr ihre sämmtlichen Personenwagen, sowie die bei den Schnell- und Personenzügen in Verwendung stehenden Conducteurwagen und Postambulancewagen mit der Einrichtung für das elektrische Intercommunications-Signal, System Rayl, ausrüsten lassen, und es wurden ferner auch neun als Gepäcksbeiwagen in Verwendung stehende gedeckte Güterwagen und Luxuspferdewagen mit der Leitung für dieses Signal versehen. Seit 14. Jänner verkehren nun ausser den Schnellzügen Nr. 1 und 2, welche mit dem elektrischen Intercommunications-Signal nach System Rayl bereits früher ansgerüstet waren, auch die Personenzüge Nr. 3, 4, 5, 6, 7 und 8 der Strecke Prag—Furth und die Localpersonenzüge Nr. 21, 22, 23 und 24 der Strecke Prag—Beraun mit diesem Intercommunicationssignale.
[G.-I.-Z. 661.]

Verkehrsunterbrechungen, bezw. Behebung derselben.

Eisenbahn Wien-Aspang:

22. Jänner. Wegen neuerlicher Schneehindernisse in der Strecke Wien—Biedermannsdorf musste nach Zug 11 der Gesammtverkehr in dieser Strecke eingestellt werden.

In der Strecke Biedermannsdorf—Wr.-Neustadt konnten die Züge 2, 3, 6, 5 und 29 nicht verkehren.

23. Jänner. Personenverkehr mit den Zügen Nr. 5 und 6 auf der gesammten Strecke wieder aufgenommen.

24. Jänner. Güterverkehr auf der gesammten Strecke wieder aufgenommen.

Südbahn-Gesellschaft:

23. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste auf der Strecke Mödling—Laxenburg der Gesammtverkehr eingestellt werden.

23. Jänner. In der Strecke Mödling—Laxenburg wurde der Gesammtverkehr, in den Strecken Meidling—Pottendorf—Wr.-Neustadt Pottendorf—Grammat-Neusiedl Abends der Personenverkehr wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

23. Jänner. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr auf der Localbahn Peček—Kauřim—Gr.-Bečvár eingestellt.

Auf der Localbahn Landskron—Rudelsdorf wurde der Verkehr mit Zug 1802 wieder eröffnet.

In der Strecke Peček—Kauřim—Zasmuk wurde der Verkehr mit Zug 2214, wieder aufgenommen.

Gesammtverkehr in der Strecke Segengottes—Okřisko mit den Zügen 1504 und 1505 wieder eröffnet.

24. Jänner. In der Strecke Čelakovic—Brandeis und Neratovic—Elbe-Kostelec wurde der Verkehr mit den ersten Frühzügen wieder eröffnet.

24. Jänner. Gesammtverkehr auf der Localbahn Chotzen-Leitomischl mit Zug 2001 wieder eröffnet.

Gesammtverkehr in der Strecke Minkovic—Welwarn mit Zug 2513, in der Strecke Studenetz—Gr.-Meseritsch mit Zug 1603 wieder aufgenommen.

Ebenso wurde auch der Gesammtverkehr in den Strecken Lobosic—Libochovic und Přelouč—Heřmanëstec wieder eröffnet.

Buschtěhrader Eisenbahn:

22. Jänner. In Folge von Schneeverwehungen musste Nachmittags in den Strecken Komotau—Carlsbad, Priesen—Tuschmitz—Kaaden-Brunnersdorf und Nachts in den Strecken Komotau—Krima-Neudorf—Weipert und Krima-Neudorf—Reitzenhain der Verkehr eingestellt werden.

23. Jänner. Der Verkehr wurde wieder aufgenommen in den Strecken: Priesen—Tuschmitz—Kaaden-Brunnersdorf mit Zug 667, Komotau—Carlsbad mit Zug 7, Krima-Neudorf—Weipert mit Zug 737 und Komotau—Krima-Neudorf—Reitzenhain mit Zug 761/861.

Oesterr. Nordwestbahn:

22. Jänner. Wegen Schneeverwehung in der Strecke Auscha—Levin musste Zug 7004 nach Auscha zurückgeschoben und aufgelöst werden.

23. Jänner. Zwischen Zleb und Zawratetz wurde mit Zug 1803, zwischen Skowitz und Wrdy-Bučitz mit Zug 1903 der Verkehr wieder eröffnet.

24. Jänner. In der Strecke Loschowitz—Wernstadt wurde der Verkehr mit Zug 7150 wieder aufgenommen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien):

22. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Verkehr zwischen Schwarzenau—Waidhofen a/d. Thaya eingestellt.

24. Jänner. Wegen anhaltenden Schneefalles musste heute in der Strecke Pöchlarn—Gaming der Gesammtverkehr eingestellt werden.

24. Jänner. Auf der Strecke Sigmundsherberg—Hadersdorf verkehren die Züge wegen heftigen Schneewehens bei km 30·1 mit grösseren Verspätungen.

24. Jänner. Gesammtverkehr auf der Localbahn Schwarzenau—Waidhofen a/d. Th., ebenso auch Güterverkehr in der Strecke Herzogenburg—Krems wieder eröffnet.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Pilsen):

16. Jänner. Verkehr in der Strecke Asch Stadt—Rossbach wurde mit Zug 1953 wieder aufgenommen.

22. Jänner. Wegen Schneeverwehung Verkehr in der Strecke Trupschitz—Wurzmes der Localbahn Potschehrad-Wurzmes eingestellt.

23. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Chodau—Neudek mit Zug 1653 wieder aufgenommen.

24. Jänner. Verkehr auf der Localbahn Kaschitz—Radonitz mit Zug 1456, in der Strecke Trupschitz—Wurzmes der Localbahn Potschehrad-Wurzmes mit Zug 1352 wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz):

23. Jänner. Das Koppenthal ist durch Lawinen bis auf Weiteres gesperrt und in Folge dessen der Gesammtverkehr Aussee—Obertraun eingestellt.

22. Jänner. Wegen fortdauernden heftigen Schneewehen musste der Verkehr auf der Localbahnstrecke Haiding—Ascbach a. D. mit Zug 3526, und auf der Localbahn Vöcklabruck—Kammer mit Zug 2617 eingestellt werden.

23. Jänner. Verkehr in der Localbahnstrecke Haiding—Aschach a. D. wurde mit den Zügen 3517/3518, auf der Localbahn Vöcklabruck—Kammer mit Zug 2614 wieder eröffnet.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Innsbruck):

23. Jänner. Wegen Schneehindernissen musste Nachmittags der Gesammtverkehr zwischen Langen und Bratz eingestellt werden. Schnellzüge Nr. 101 und 102 sind in Dalaas zurückgeblieben.

24. Jänner. Wegen neuerlicher Lawinenabgänge konnte Schnellzug 101 die Strecke Langen—Bludenz noch nicht passiren. Gesammtverkehr in der Strecke Langen—Bludenz bis auf Weiteres eingestellt; die Personenzüge verkehren einerseits nur bis Langen, andererseits nur bis Bludenz.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag):

23. Jänner. Strecke Brüx—Moldau für den Gesammtverkehr wieder eröffnet. Auf der Localbahn Böhm.-Leipa—Niemes wurde der Verkehr mit Zug 1853 wieder eröffnet.

24. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Bodenbach—Komotau wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

23. Jänner. In den Strecken Jaslo—Rzeszów und Stroże—Neu-Zagórz wurde der Gesammtverkehr, in der Strecke Neu-Sandec—Stroże der Güterverkehr wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

22. Jänner. Auf den Bukowinaer Localbahnen Hliboka-Berhometh und Karapcziu a. S.-Czudin wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

24. Jänner. Gesammtverkehr auf der Localbahn Zauchtl-Fulnek wurde mit Zug 3417, auf der Localbahn Troppau-Bennisch mit Zug 3532 und in der Strecke Wigstadtl—Bautsch mit Zug 3318 wieder eröffnet.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:
(Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach):

23. Jänner: In Folge von Schneeabstürzen zwischen Weissenbach und Kastenreith musste in der Strecke Amstetten—Selzthal der Verkehr der Nacht-Schnellzüge eingestellt werden, doch war am 24. Jänner der Verkehr wieder normal.

Böhmische Commercialbahnen:

24. Jänner. Der Gesammtverkehr wurde wieder eröffnet auf den Linien Nimburg—Jicin mit Zug 206, Kopidlno—Bakov mit Zug 403, Křinec—Königstadtl mit Zug 304 und Sadova-Dohalic—Smiřic mit Zug 101.

Zusammenstellung

der im Monate December 1892 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1071	15.591	3.906	20.568	72	233	37	342	1·6	275	59	145	42	.	.	.	10	1	28
Nordöstliche Linien	186	3.284	3.587	7.057	51	158	72	281	3·9	157	17	265	32	.	.	.	3	.	10
Dalmatiner Staatsbahn	.	277	.	277	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	669	.	731	1	10	.	11	1·5	11	3	4	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	217	528	745	.	3	.	3	0·4	2	1	1	.	.	.	.	1	.	4
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	.	992	837	1.829	.	41	8	49	2·6	53	22	63	4	1	.	.	4	.	6
Böhmische Westbahn	62	315	124	501	10	3	2	15	3·0	15	12	1	.	.	.	.	.	.	6
Buschtěhrader Eisenbahn	62	248	1.583	1.893	4	19	10	33	1·7	23	17	20	.	.	.	.	1	.	11
Eisenbahn Wien-Aspang	.	310	694	1.004	.	9	1	10	1·0	6	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	124	341	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	505	4.132	2.918	7.555	128	239	31	398	5·2	392	31	163	103	.	1	.	3	.	87
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	186	248	434	.	16	.	16	3·7	4	.	3	9	.	.	.	.	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	454	61	515	.	11	.	11	2·1	1	.	6	4	.	.	.	.	.	1
Oesterr. Nordwestbahn	313	3.776	1.509	5.598	46	52	3	101	1·8	91	8	35	14	.	.	.	.	.	31
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	511	2.442	806	3.759	73	136	13	222	5·9	216	2	140	20	.	.	.	.	.	12
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	258	28	286	.	16	.	16	5·6	16	1	5	5	.	.	.	.	.	1
Südbahn-Gesellschaft	747	4.355	930	6.032	19	70	20	109	1·8	93	36	38	10	.	.	.	4	1	22
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	.	1.085	247	1.332	.	32	4	36	2·7	27	6	6	5	.	.	.	.	.	22
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	.	124	124	.	.	2	2	1 6	2	.	3	.	.	.	.	.		.
Wiener Verbindungsbahn	.	1.054	.	1.054	3	.	.	3	0·2	3	.	1	.	.	.	.	1		.
Totale	3519	40.048	18.316	61.883	407	1048	205	1658	.	1387	215	903	248	1	1	.	27	2	242

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 0·0 „
3. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·0 „
4. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·2 „
5. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 0·4 „
6. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 1·0 „
7. Istrianer Staatsbahn . . . . 1·5 „
8. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 1·6 „
9. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 1·6 „
10. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 1·7 „
11. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 1·8 „
12. Südbahn-Gesellschaft . . . . 1·8 pCt.
13. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 2·1 „
14. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 2·6 „
15. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . 2·7 „
16. Böhmische Westbahn . . . . 3·0 „
17. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 3·7 „
18. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 3·9 „
19. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 5·2 „
20. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 5·6 „
21. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 5·9 „

Die auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn vorgekommenen Zugsverspätungen sind grösstentheils durch starke Schneefälle und durch Schneeverwehungen veranlasst worden. Auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist auch eine grosse Zahl von Zugsverspätungen durch den regeren Postverkehr anlässlich der Weihnachtsfeiertage entstanden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.) In dem § 16 Punkt 1 der am 1. Jänner zur Einführung gelangten neuen Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ist, abweichend von den Bestimmungen des seitherigen Betriebsreglements, vorgeschrieben, dass die Aufforderung zum Einsteigen in die Wagen durch Abrufen oder Abläuten in den Warteräumen oder durch ein aus zwei Schlägen der Stationsglocke bestehendes Signal zu erfolgen hat. Die Verwendung der Stationsglocke ist daher nicht mehr unter allen Umständen vorgeschrieben. Aus dieser Veranlassung sind auch die früheren Bestimmungen über die Verwendung von Stationsglocken nicht wieder in die neue Signalordnung aufgenommen worden. Wird die Stationsglocke doch noch fernerhin benutzt, so darf dies nach einem Erlass des kgl. preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom 29. December 1892 nur geschehen, um das Zeichen zum Einsteigen der Reisenden zu geben, während die bisherigen Zeichen für das Annähern und die Abfahrt eines Zuges fortfallen. Den königl. Eisenbahndirectionen ist überlassen, zu erwägen und zu bestimmen, ob und auf welchen Bahnhöfen die vorhandenen Stationsglocken im Sinne der neuen Verkehrsordnung noch benutzt werden sollen. Zur Vermeidung von Irrthümern bei den Reisenden wird es jedoch für erforderlich gehalten, sowohl durch Ausbang von geeigneten Bekanntmachungen auf den Bahnhöfen, wie auch durch Hinweise in den öffentlichen Blättern auf den allgemeinen Fortfall der Zeichen mit der Stationsglocke, beziehungsweise auf die beschränkte Benützung der letzteren ganz besonders aufmerksam zu machen.

Preussen. (Ergebnisse der preussischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1891/92.) Nach dem im preussischen Abgeordnetenhause zur Vertheilung gelangten Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der preussischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1891/92 betrug die Gesammtlänge der im Betriebe befindlichen preussischen Staatsbahnen mit normaler Spurweite am Schlusse des Betriebsjahres 1891/92 25.070·25 km (18.453·53 km Hauptbahnen und 6616·72 km Nebenbahnen). Gegen die gleiche Länge von 24.767·43 km im Vorjahre ist hiernach eine Vermehrung um 302·82 km eingetreten. Das für die Bahnen verwendete (statistische) Anlagecapital betrug 6,530,457.831 Mk. oder für 1 km Bahnlänge von 261.104 Mk. (im Vorjahre 6.381,526.028 Mk, bezw. 258.276 Mk.).

Die Gesammteinnahmen betrugen 910,807.158 Mk. (gegen 881,212.234 Mk. im Vorjahre), sind also um 29,594.924 Mk. oder 3·4 pCt. gestiegen. Hiervon entfielen auf den Personenverkehr 237,184.735 Mk. (+ 8,432.766 Mk. gegen das Vorjahr), und auf den Güterverkehr 627,450.910 Mk. (+ 17,403.749 Mk.). Die Gesammtausgaben beliefen sich auf 593,638.960 Mk. (gegen 548,074.111 Mk. im Vorjahre), sind also um 45,564.849 Mk. (8·3 pCt.) gestiegen. Von den Ausgaben entfallen 258,109.280 Mk. (+ 15,367.647 Mk. gegen das Vorjahr) auf die persönlichen Ausgaben), auf die Kosten der Unterhaltung 66,241.086 Mk. (+ 3,631.237 Mk.), auf die Kosten des Bahntransportes 129,088.487 Mk. (+ 8,435.325 Mk.), auf die Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände 92,212.326 Mk. (+ 17,490.358 Mk.), auf die allgemeinen Kosten 32,452.039 Mk. (— 1,535.684 Mk.), und auf die Kosten erheblicher Ergänzungen und Verbesserungen 11,695.949 Mk. (+ 2,552.058 Mk.). Auch im Verhältniss zur Betriebslänge ist gleichfalls eine allgemeine Steigerung der Gesammtausgaben eingetreten: auf 1 km mittlerer Betriebslänge entfallen 23.683 Mk. (22.191 Mk. im Jahre 1890/91), also 1492 Mk. oder 6·7 pCt. gegen das Vorjahr mehr.

Was die Personenbeförderung anbetrifft, so wurden vereinnahmt im Ganzen 231,028.894 Mk. (222,857.934 Mk. im Vorjahre). Hiervon kamen aus der I. Wagenclasse 9,846.550 Mk. (9,951.084 Mk. im Vorjahre), aus der II. Wagenclasse 58,706.247 Mk. (57,622.098 Mk.), aus der III. Wagenclasse 95,049.915 Mk. (90,483.960 Mk.), aus der IV. Wagenclasse 61,559.062 Mk. (57,914.232 Mk.), und aus der Militärbeförderung 5,867.120 Mk. (6,886.560 Mk.). Die Gesammtzahl der beförderten Personen, welche sich im Vorjahre auf 274,733.883 belief, betrug im Jahre 1891/92 303,949.780 Personen, hat mithin um 29,215.897 Personen oder 10·6 pCt. zugenommen. Von der Gesammtzahl der Reisenden (Fahrten) kamen auf die I. Wagenclasse 1,256.205 Personen (1,262.025), auf die II. Wagenclasse 31,032.902 Personen (27,380.342), auf die III. Wagenclasse 153,958.181 (136,105.387), auf die IV. Wagenclasse 113,180.887 (104,607,192), und auf die Militärbeförderung 4,521,605 (5,378.937) Personen. Bei der Vermehrung der Anzahl der Reisenden ist wie bei der Steigerung der Einnahmen am erheblichsten die III. Classe mit 17,852.794 Personen, sodann die IV. Classe mit 8,573.695 Personen, und die II. Classe mit 3,652.560 Personen betheiligt.

Die Zahl der zurückgelegten Personen-Kilometer hat sich von 7.520,479.823 im Jahre 1890/91 auf 7.876,475.771 im Jahre 1891/92, mithin um 355,995.948 Personen-Kilometer oder 4·7 pCt. erhöht.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Maria Teresa" aus Shanghai.) Dieser Dampfer von 1922 Tonnen Gehalt ist am 13. December 1892 nach 56tägiger Fahrt mit 7 Passagieren und 2015 Gewichtstonnen Ladung von Shanghai in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Shanghai 17.550 kg Häute (hievon 5200 kg für Venedig), 2340 kg Seide; aus Kobe: 2775 kg Wachs; aus Soerabaya: 1400 kg Quassia, 39.864 kg Häute; aus Samarang: 4800 kg Häute; aus Batavia 64.663 kg Kaffee; aus Hongkong 13.200 kg Anisöl, 248.500 kg Quassia; aus Madras 20.350 kg Baumwolle; aus Singapore 104.951 kg Kaffee, 10.150 kg Pfeffer, 4020 kg Conserven (hievon 1500 kg für Venedig); 1760 kg Häute, 200.462 kg Sago für Venedig; aus Calcutta 295.560 kg Jute (hievon 90.000 kg für Venedig), 1775 kg Lack, 147.175 kg Häute (hievon 51.258 kg für Venedig und Salonich); 58.373 kg Leinwand (hievon 10.923 kg für Salonich), 70 kg Thee, 30.450 kg Mirabellen, 6699 kg Wolle, 540 kg Baumwolle für Venedig, 112.259 kg Ricinussamen für Venedig; aus Colombo 107.488 kg Cocosnussöl, 1540 kg Thee für Athen; aus Aden 2600 kg Baumwolle, 49.116 kg Häute (hievon 48.916 kg für New-York), 17.864 kg Perlmutter, 507 kg Myrrhen, 3350 kg Gummi, 7966 kg Kaffee (hievon 4414 kg für Venedig); aus Suez 3435 kg Gummi; aus Port-Said 392.634 kg Kaffee (darunter 26.146 kg für Fiume), 1700 kg Häute, 31.251 kg Pfeffer, 3990 kg Indigo; 2000 kg Cocosfasern. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,342.965 fl. ö. W.

Frankreich. (Blokade der französischen Sclavenküste.) Laut officieller Mittheilung ist die unterm 15. Juni 1892 von der französischen Regierung verhängte Blokade jenes Theiles der französischen Sclavenküste, welcher zwischen der Grenze der deutschen und französischen Besitzungen von Pepo und der östlichen Grenze der französischen Besitzungen von Porto-Novo gelegen ist, mit dem 19. December 1892 aufgehoben worden. [H.-M.-Z. 826.]

Brasilien. (Gesetz über die Küstenschiffahrt.) Mit Decret vom 11. November 1892, Nr. 123, hat die brasilianische Regierung ein neues Gesetz über die Küstenschiffahrt erlassen, welches zwei Jahre nach dem Tage der Bekanntgabe in Kraft treten wird, und durch welches gegentheilige Bestimmungen widerrufen werden. Darnach kann die Küstenschiffahrt nur von nationalen Schiffen betrieben werden. Unter Küstenschiffahrt ist diejenige zu verstehen, welche den directen Verkehr und Handel zwischen den Häfen der Republik, auf den Binnenseen derselben und den Flüssen, welche ihr Gebiet durchfliessen, zum Zwecke hat. — Damit ein Schiff als ein nationales angesehen werde, wird erfordert:

1. dass es Eigenthum eines brasilianischen Bürgers oder einer Gesellschaft oder Unternehmung sei, welche den Sitz in Brasilien haben und ausschliesslich von brasilianischen Bürgern geleitet sein muss;
2. dass es von einem brasilianischen Capitän oder Schiffsführer befehligt werde;
3. dass die Bemannung mindestens zu zwei Dritteln aus Brasilianern bestehe.

Den ausländischen Schiffen ist die Küstenschiffahrt bei der für den Schmuggel normirten Strafe verboten. — Von dieser letzteren Bestimmung sind jedoch mehrere, taxativ angeführte Ausnahmen festgestellt worden. [H.-M.-Z. 3109.]

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern an Stelle des zum k. k. Bezirkshauptmanne in Horn ernannten bisherigen landesfürstlichen Commissärs bei der Actiengesellschaft „Localbahn Schwarzenau-Waidhofen an der Thaya", Dr. Ernst Ritter von Seelig, den k. k. Statthalterei-Secretär und derzeitigen Leiter der k. k. Bezirkshauptmannschaft Waidhofen an der Thaya, Franz Josef Nagy von Somlyo, zum landesfürstlichen Commissär bei der genannten Gesellschaft ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung der Beschränkung der Ladefristen auf allen Linien der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Die im Monate September 1892 rücksichtlich der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Bahnstrecken verlautbarte Beschränkung der Fristen für das Ein- und Ausladen der Güterwagen aller Gattungen wurde mit dem 15. Jänner 1893 wieder aufgehoben und ist von diesem Tage an für das Verladen, bezw. Ausladen, die nunmehrige, tarifmässig mit fortlaufend 24 Stunden festgesetzte Frist hinsichtlich der Gütersendungen in Kraft getreten.

Wien, im Jänner 1893. [86]

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Petroleum.

Mit 1. Februar gelangen neue directe, zum Theile ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 11 für Petroleum (raffinirtes und rohes), sowie für Mineraltheer in Mengen von 10.000 kg zur Einführung, welche bei den betheiligten Verbandsstationen und bei den Verbandsverwaltungen zu erfahren sind.

Die bisherigen Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 11 treten mit dem gedachten Zeitpunkte ausser Wirksamkeit.

Wien, am 22. Jänner 1893. [87]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Pišely".

Ab 1. Februar 1893 wird die zwischen Čerčan-Pišely und Senohrab gelegene Haltestelle „Pišely" der Strecke Beneschau—Prag zur Zeit und während der Dauer des jeweiligen Hochwassers oder Eisganges in der Sazawa für den Personenverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst.

Wien, am 21. Jänner 1893. [88]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Februar 1893 tritt der Nachtrag II zu dem vom 1. November 1891 giltigen Tarif-Heft 1 für den Transport von Getreide etc. in Kraft.

Derselbe enthält:

Aenderungen der speciellen Bestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verbandsverwaltungen, bei der Betriebsdirection der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen zum Preise von 2 kr. ö. W. per Stück bezogen werden.

Wien, am 15. Jänner 1893. [89]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tirol-Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife vom 1. Jänner 1891.

Mit 1. Februar 1893 tritt der Nachtrag V zu obigem Tarife in Kraft, enthaltend:

1. Aenderungen der Tarifbestimmungen, und
2. Einführung directer Fahrkarten zwischen Waidbruck und München C.-B.

Wien, am 25. Jänner 1893. [90]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tarifnachträge im Localgüterverkehr.

Am 15. Februar 1893 treten folgende Tarifnachträge in Kraft:

a) der Nachtrag I zum Tarife vom 1. Februar 1890 für den Güterverkehr zwischen der Station Ungar.-Hradisch (Zuckerfabrik) einerseits und den übrigen gesellschaftlichen Stationen andererseits, ferner
b) der Nachtrag VIII zu dem gesellschaftlichen Kohlentarife, Theil II, Heft 7, vom 1. März 1888.

Diese Nachträge, enthaltend die durch die Ausgabe des neuen gemeinsamen Tarifes, Theil I, bedingten Aenderungen, erliegen in den gesellschaftlichen Stationen und sind bei der Direction in Wien, I., Pestalozzigasse 8, zu beziehen.

Wien, am 24. Jänner 1893. [91]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Zuschlagsfrist für Wien Staatsbahnhof etc.

Die mit besonderer Kundmachung bereits publicirte, ab 19. Jänner 1892 giltige Zuschlagsfrist von drei Tagen zur Lieferzeit im Frachtenverkehr mit Wien Staatsbahnhof loco und transit, dann für alle Frachtsendungen, welche ohne Berührung der Station Wien in der Strecke Wien—Bruck a/L. oder Stadlau—Marchegg befördert werden, wurde von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen unter Z. 1744/III vom 21. Jänner 1893 genehmigt.

Wien, am 24. Jänner 1893. [92]

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Anhang zum Local-Gütertarife.

Am 15. Februar 1893 tritt ein neu umgearbeiteter Anhang zum gesellschaftlichen Local-Gütertarife in Kraft, durch welchen der gleichnamige Anhang vom 1. Jänner 1891 aufgehoben wird.

Der neue Anhang enthält ermässigte Kartirungssätze ür specielle Artikel in einzelnen Relationen und Tarifbegünstigungen für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände zu Neuanlagen von Industrie-Etablissements.

Exemplare erliegen in den gesellschaftlichen Stationen.

Wien, am 23. Jänner 1893. [93]

Sonstige Nachrichten.

Belgisch - Bayerischer Verkehr. (Nachtrag I zum Fahrzeugtarife vom 15. Mai 1883.) Zum vorbezeichneten Fahrzeugtarife ist mit 1. Jänner 1893 der I. Nachtrag in Kraft getreten, welcher Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen in Folge Einführung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr enthält.

Rheinisch - Westphälisch - Bayerischer Güterverkehr. (Tarif vom 1. Jänner 1891; gemeinschaftliches Heft.) Mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1893 ist zum obenbezeichneten Tarifhefte der VI. Nachtrag erschienen, welcher enthält:

1. Aenderung des Vorwortes.
1. Anderweiter Wortlaut der besonderen Zusatzbestimmungen unter A, B, C, D und E des gemeinschaftlichen Heftes und dessen Nachträge I—V.
3. Ergänzungen zu F Tariftabellen.
4. Ergänzungen der nachrichtlich aufgeführten Frachtsätze für Stationen einzelner Nebenlinien des Eisenbahndirectionsbezirkes Elberfeld.
5. Sonstige Aenderungen.

Localgüterverkehr der kgl. Eisenbahn - Direction Breslau. (Ausnahmetarif für Erze etc.) Am 20. Jänner wird die Station Ziegenhals als Versandtstation in den Ausnahmetarif 9 für Eisenerze etc. des Binnengütertarifes aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen, sowie das Verkehrsbureau der königlichen Eisenbahn-Direction Breslau Auskunft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
244	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Manganerzabfälle (Zuschlagerz) unter 60% Mangansuperoxyd-Gehalt	Kimpolung	Mährisch-Ostrau loco	Aufgabe mit directen Frachtbriefen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens. Die Sendungen müssen in den Eisenwerken der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft zur Verarbeitung gelangen	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	133·2 kr.	95 kr.	38·2 kr.	Im Kartirungswege		
245	E.W.A.	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 139 ex 1892, sub Pos. 1938, für Jungbunzlau Oe.N.W.B. verlautbarten Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch auf Jungbunzlau B.N.B. Anwendung.											
246	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Nürschan	Frankenstein	Unter Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif Nr. 35 (Kohle) bestehenden Bestimmungen	Vom 1. Februar 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Ostdeutsch-Oesterr. Verband. Theil III vom 1. September 1887		Mark 1·23		Im Kartirungswege		Hiedurch treten die im Verordnungs-Blatte Nr. 6, sub Post 148, am 17. Jänner l. J. für die gleichen Relationen publicirten Sätze ausser Wirksamkeit
					Glatz					1·15				
247	Oesterr. Nordwestbahn		Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungsmittel (Position E 6 sub 5 der Waaren-Classification), Brücken-Constructionstheile, eiserne Träger, Eisenbahnschwellen, Bauhölzer, Kalk, Cement, Röhren aus Cement, Brückenwagen, Telegraphenstangen, Telegraphen-Einrichtungs-Gegenstände und Signalapparate	Allen Stationen der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. excl. Wien, Jedlesee, Korneuburg, Jitschin und Wostromeř	Adlerkostoletz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Verschieden	30% Nachlass von den officiellen Frachtsätzen des Localtarifes		Im Rückvergütungswege	Vorlage der an die Bauunternehmung der Localbahn Castalowic—Reichenau—Solnitz adressirten Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1894	Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
248	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisen- und Maschinentheile	Brünn St.E.G. Schimitz	Pardubic St.E.G.	Aufgabe als Frachtgut in Quantitäten a) unter 5000 kg b) von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1893	Localtarife	Verschieden	kr. ö. W. ad a) 32·8 ad b) 29·8	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens drei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenstehenden Transporte müssen nachweislich zur Errichtung eines Rectificirapparates und eines neuen Betonreservoirs in der Pardubicer Petroleumraffinerie bestimmt sein und muss auf den bezüglichen Frachtbriefen bahnämtlich bestätigt werden, dass die fraglichen Sendungen dem bestimmten Zwecke thatsächlich zugeführt wurden
			Cement	Prag-Hrabovka trans.	Pardubic St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen				21·8				
		Oe. N. W. B.	Eisen- und Maschinentheile	Prag (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Pardubic (St.E.G. oder Oe.N.W.B.)	Aufgabe als Frachtgut; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen				26·6				
249	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art	Csorna	Lanzendorf-Pellendorf	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	32·0 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
250	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Getreide	Zistersdorf	Drösing	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 8·3	kr. 6·5	kr. 1·8	Im Kartirungswege		
			2. Brennholz	Marchegg transito (für Sendungen von Malaczka)	Zistersdorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			21·4	19·6	1·8			
			3. Bier und leere, gebrauchte Bierfässer	Wien-Nordbahnhof)	Zistersdorf bezw. vice versa	Aufgabe in jeder Menge; und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			35·2	29·6	5 6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
251	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	I. Bettfedern und II. Federn, sonstige, als Frachtgut	Lemberg oder in umgekehrter Richtung	Paris	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg, b) 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Die Abfertigung der Sendungen hat via Oswięcim oder Krakau—Olmütz—B.-Brod—Bubna—Carlsbad—Eger—Novéant mit Umkartirung in Eger, die Weiterbeförderung von Eger auf Grund des provisorischen Gütertarifes, Theil III des Deutsch-Französischen Eisenbahn-Verbandes vom 1. December 1885, zu erfolgen. Die Sendungen müssen nachweislich nach Paris oder nach einer jenseits Paris gelegenen französischen Station verfrachtet worden sein	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. März 1893			Franken Gold ad I. a) 130·85 b) 100·17 ad II. a) 148·80 b) 135·00		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Absender lautenden Original-Frachtbriefe bis Eger und der Duplicat-Frachtbriefe von Eger bis Paris oder einer jenseits Paris gelegenen französischen Station, eventuell gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe von Lemberg bis Paris, bezw. bis nach einer jenseits Paris gelegenen französischen Station, welche Documente bis längstens 30. Juni 1893 einzureichen sind	
252	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Eisen, alt und gebrochen, als Frachtgut	Győr loco	Graz S.B. trs. mit der Bestimmung nach Bruck a. M. Kapfenberg Leoben	Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Gebührentarif der Ungar. Westbahn, Theil II, giltig vom 1. Juli 1887	52·4 kr.	kr. 43 41 41	kr. 9·4 11·4 11·4	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die reclamirende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1894 vorzulegen sind	Hiemit wurde die Publication im Verordnungsblatte Nr. 1 ex 1893, Nr. 27, ausser Kraft gesetzt
253	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zuckerrüben	Prossnitz loco	Hatschein, Zuckerfabrik	Bei Anfgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindesten 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	11·4 kr.	9·6 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
254	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Thon, lose oder in Säcken verpackt	Kladno Komotan B.E.B. Micbelob Rakonitz B.E.G. Saaz B.E.B. und umgekehrt	Eschweiler-Thal [Eisenbahn-Directions-Bezirk Köln (linksrheinisch)]	Bei Aufgabe in Ladnng‹n von mindestens 10000 kg, bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen. Die Fracht wird jedoch stets für das Ladegewicht berechnet, sofern nicht die Berechnung für das wirkliche Gewicht nach den Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des Specialtarifes III (Rhein.-Westösterr.-Ungar. Gütertarif, Theil II, Heft 1) eine niedrigere Fracht ergibt	Vom 1. Februar 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1893	Nachtrag VI vom 1. Juli 1892 zu Theil II, Heft 1, des Rheinisch-Westösterr.-Ungar. Verbands-Gütertarifes vom 15. Juli 1887		Mark 1·83 1·60 1·69 1·78 1·65		Im Kartirungswege		Cursdifferenzen kommen bei vorstehenden Frachtsätzen nicht zur Berechnung.
255	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn	Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Malz	Holoubkau Zbirow und umgekehrt	den Rheinisch-Westphälischen Tarif-Stationen	Bei Auflieferung von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Februar 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1893	Rheinisch-Westösterr.-Ungar. Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 15. Juli 1887; Nachtrag VI vom 1. Juli 1892		Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1a für Pilsen B.W.B. erhöht um: Mk. 0·24 0·29		Im Kartirungswege		

Berichtigung. **K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.** Die in Nr. 6 des Verordnungs-Blattes vom 17. Jänner 1893 unter fortlaufender Nr. 158 enthaltene Publication ist, wie folgt, zu berichtigen: Seite 111 beträgt der Frachtsatz von Eger nach Sinaia in Abtheilung C/a statt 711 richtig 911 Centimes; Seite 112 beträgt der Frachtsatz von Passau nach Buzeu in Abtheilung C/b statt 795 richtig 796 Centimes; Der Stationsname „Buzen" ist richtig auf „**Buzeu**" abzuändern.

Druckfehler-Berichtigung. **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Der im Verordnungs-Blatte Nr. 6 ex 1893 sub Pos. 152 für „Güter des Special-Tarifes 1" von Munkács nach Oderberg verlautbarte Frachtsatz ist von 13·9 auf „**139**" zu berichtigen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 11. Wien, 28. Jänner 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums vom 18. Jänner 1893*), betreffend Abänderung des § 17 der mit den Verordnungen vom 23. Juni 1884, R.-G.-Bl. Nr. 103, und vom 15. December 1891, R.-G.-Bl. Nr. 183, kundgemachten Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

I.

Auf Grund Allerhöchster Entschliessung vom 15. Jänner d. J. wird in Abänderung des § 17 des Organisationsstatutes der Staatseisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern der Section I des Landesculturrathes in Tirol und dem landwirthschaftlichen Vereine in Vorarlberg, welche bisher im Staatseisenbahnrathe durch ein gemeinsames Mitglied vertreten waren, die Befugniss eingeräumt, selbstständig je ein Mitglied für die Berufung in den Staatseisenbahnrath in Vorschlag zu bringen.

Der § 17 des Organisationsstatutes tritt demnach in seiner gegenwärtigen Fassung ausser Kraft und hat nunmehr zu lauten:

§ 17.

Der Staatseisenbahnrath besteht aus dem Vorsitzenden und 67 Mitgliedern, welche vom Handelsminister auf die Dauer von drei Jahren ernannt werden.

Von denselben werden

a) 9 Mitglieder vom Handelsminister nach freiem Ermessen ausgewählt und 5 Mitglieder in der Weise ernannt, dass der Finanzminister und der Ackerbauminister je 2 und der Reichskriegsminister eine der zu ernennenden Persönlichkeiten bezeichnet;
b) 36 Mitglieder über Vorschlag von Handels- und Gewerbekammern, und
c) 17 Mitglieder über Vorschlag von Landesculturräthen und sonstigen landwirthschaftlichen Fachcorporationen ernannt.

Von den nach lit. b) in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt auf die einzelnen Handels- und Gewerbekammern nachstehende Anzahl:

Wien 3, Brünn, Krakau, Lemberg, Prag und Triest je 2, Graz, Czernowitz, Brody, Reichenberg, Eger, Budweis, Pilsen, Olmütz, Troppau, Linz, Salzburg, Innsbruck, Feldkirch, Bozen, Roveredo, Klagenfurt, Leoben, Görz, Laibach, Rovigno, Zara, Spalato, Ragusa je 1.

Von den nach lit. c) in Vorschlag zu bringenden Mitgliedern entfällt je 1 auf die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaften in Wien, Graz, Krakau und Lemberg, auf den Landesculturrath für Böhmen 2 (und zwar je 1 auf die böhmische Section und auf die deutsche Section), dann je 1 auf den Landesculturrath für Oberösterreich und auf den Landesculturrath für Istrien sowie auf den Verein für Landescultur im Herzogthume Bukowina in Czernowitz, auf den Landesculturrath für Tirol 2 (und zwar je 1 auf die Section I und auf die Section II); ferner je 1 auf den landwirthschaftlichen Verein in Vorarlberg, auf die k. k. mährisch-schlesische Gesellschaft für Ackerbau-, Natur- und

*) Enthalten in dem am 26. Jänner 1893 ausgegebenen II. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 107.

Landeskunde in Brünn und die österreichisch-schlesische Land- und Forstwirthschafts-Gesellschaft in Troppau, sowie gruppenweise auf die k. k. Landwirthschafts-, respective Ackerbau-Gesellschaften in

Linz, Salzburg zusammen 1
Klagenfurt, Laibach „ 1
Görz, Triest „ 1

Die Bestellung von Ersatzmännern bleibt den in lit. a) bezeichneten Ministern vorbehalten.

Für die in lit. b) und c) bezeichneten Mitglieder sind bei Erstattung des Vorschlages gleichzeitig Ersatzmänner namhaft zu machen.

II.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit.

Bacquehem m. p.

Verordnung des Ministeriums des Innern und des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1893 *), betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Hadern, von alten Bekleidungsgegenständen mit Einschluss von altem Schuhwerke, dann von Leib- und Bettwäsche in gebrauchtem Zustande aus den Ländern der ungarischen Krone.

Mit Rücksicht auf das Erlöschen der Cholera als Epidemie in den Ländern der ungarischen Krone wird das mit der Verordnung des Ministeriums des Innern und des Handelsministeriums vom 28. October 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 185) erlassene Verbot der Ein- und Durchfuhr von Hadern, von alten Bekleidungsgegenständen mit Einschluss von altem Schuhwerke, dann von Leib- und Bettwäsche in gebrauchtem Zustande, aus den Ländern der ungarischen Krone aufgehoben.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Taaffe m. p. **Bacquehem m. p.**

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- eventuell schmalspurige Zahnrad- oder Adhäsionsbahn von einer Station der k. k. Staatsbahn zwischen Altenmarkt und Selzthal oder Liezen über Spital am Pyhrn oder nächst diesem Orte vorbeiziehend bis Windischgarsten.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Gottlieb Schröckenfux, Sensengewerksbesitzer in Rossleiten bei Windischgarsten, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal- eventuell schmalspurige Zahnrad- oder Adhäsionsbahn von einer Station der k. k. Staatsbahn zwischen Altenmarkt und Selzthal oder Liezen über Spital am Phyrn oder nächst diesem Orte vorbeiziehend bis Windischgarsten im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 3. Jänner 1893. Z. 57.110 ex 1892.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. Februar 1893 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Hiedurch wird die auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Civilverkehre bei Reisegepäck und Eilgut (ermässigte Eilgüter ausgenommen) bestehende Einhebung eines 10percentigen Agiozuschlages nicht berührt.

Wien, am 25. Jänner 1893.

---

*) Enthalten in dem am 27. Jänner 1893 ausgegebenen III. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 9.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung der Gailthalbahn.

(Vorgelegt in der 185. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Jänner.)

Die den Gegenstand der gegenwärtigen Regierungsvorlage bildende, von den Interessenten und der Landesvertretung Kärntens angelegentlich angestrebte Bahnlinie von Arnoldstein nach Hermagor (Gailthalbahn) hat vor allem den Zweck, einen productiven, wegen Mangels einer Bahnverbindung jedoch noch nicht zur vollen wirthschaftlichen Entwicklung gelangten Landestheil Kärntens dem Eisenbahnverkehre näher zu rücken.

Das von der Pusterthallinie der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und den Linien Villach—Tarvis und Tarvis—Pontafel der k. k. Oesterr. Staatsbahnen begrenzte, auf 93,000 Hektar zu schätzende, dicht bevölkerte Attractionsgebiet der intendirten Localbahn enthält reiche natürliche Hilfsquellen. Doch konnte, wie in so vielen anderen Fällen, die Verwerthung der Producte derselben bisher wegen der kostspieligen Achsfracht, sowie wegen der bedeutenden Entfernung von aufnahmsfähigen Absatzstätten nur unter grossen Schwierigkeiten und bedeutendem Kostenaufwande ermöglicht werden.

Insbesondere konnten aus diesem Grunde die ausgedehnten Waldbestände des Gailthales und seiner Seitenthäler einer intensiven Nutzung und rationellen Bewirthschaftung nicht zugeführt werden.

Auch die in dem berührten Gebiete betriebene Landwirthschaft bedarf zu ihrer Entwicklung dringend einer entsprechenden Bahnverbindung. Grosse, überschüssige Quantitäten Heu, welche bisher nicht verwerthet werden konnten, werden in dem Falle der Realisirung des Bahnunternehmens im gepressten Zustande der Verfrachtung zugeführt werden und leichten Absatz finden.

Die projectirte Bahnanlage würde ferners auch die

Möglichkeit bieten, die in den berührten Gegenden Kärntens im schwunghaftesten Betriebe stehende Viehzucht, welche trotz der bestehenden ungünstigen Verkehrsverhältnisse einen namhaften und gewinnbringenden Export von Rindern und Pferden gestattet, in ausgedehnterem Masse und mit begründeter Aussicht auf erhöhten Ertrag zu betreiben.

Mit Rücksicht auf den ausserordentlichen Reichthum des Gailthales an Schätzen des Mineralreiches erscheint die Durchführung der mehrerwähnten Eisenbahnstrecke auch vom Standpunkte des Bergwerksbetriebes von grösster Wichtigkeit.

Lignitkohle von St. Stefan, Kalk von Kirchbach und Reisach, Tuffstein, Graphit, rother Sandstein, weisser Marmor, Dachschiefer, Mühl- und Schleifsteine, Galmei, Eisenerze und Zinkblenden aus den Gemeindegebieten nächst Hermagor werden erst nach Herstellung der projectirten Bahn ausgiebige Verwerthung finden können und wird insbesondere eines der bedeutendsten Bergreviere Kärntens, und zwar jenes von Bleiberg—Kreuth, durch die Gailthalbahn den Hauptverkehrslinien des Landes und mithin den Absatzgebieten näher gerückt werden.

In dem genannten Reviere werden jährlich circa 55.000 q Bleischliche und circa 20.000 q Zinkerze erzeugt, von denen die letzteren als solche zum Absatze kommen, während die ersteren grösstentheils in Bleiberg—Kreuth und nur mit einem geringen Bruchtheile in Gailitz verschmolzen werden.

Durch den Umstand jedoch, dass die Bleiberger Bergwerksunion im Vorjahre eine Centralhütte in Gailitz erbaut hat, in welcher sie unter Anwendung des sogenannten Tarnowitzer Processes fast ihre gesammten Bleischliche zur Verhüttung zu bringen beabsichtigt, werden ausser den vorerwähnten circa 20.000 q Zinkerzen noch weitere 50.000 q Bleischliche, sonach im ganzen jährlich ein Frachtquantum von 70.000 q, von Bleiberg und von Kreuth nach Arnoldstein, bezw. nach Gailitz zur Beförderung gelangen, bei welchen Transportmengen die in Folge der Realisirung des Bahnprojectes eintretende Erleichterung und Verwohlfeilung des Transportes von wesentlichem Einflusse auf die Herabminderung der Gestehungskosten sein wird.

In Folge Herabminderung der Frachtkosten dürften auch die früher in Betrieb gestandenen Zinkbergbaue, welche, auf den Absatz ihrer Producte nach Oberschlesien angewiesen, durch die schwierigen Transportverhältnisse ihre Concurrenzfähigkeit eingebüsst haben, wieder zum Aufschlusse gelangen.

Was die ausser dem Bergbaue noch in Betracht kommenden Industriezweige anbelangt, so würde die angestrebte Bahnverbindung einerseits den bereits bestehenden gewerblichen Unternehmungen, von denen neben zahlreichen Brettsägen insbesondere eine Holzschleiferei in Nötsch, eine grosse Kunstmühle in Feistritz, eine Papierfabrik in Grüneburg und eine bedeutende Dachfalzziegelfabrik bei Feistritz Erwähnung verdienen, den Anlass und die Möglichkeit einer weiter ausgedehnten und besser lohnenden Thätigkeit gewähren. Andererseits würde die projectirte Bahn bei entsprechender Ausnützung der reichlich vorhandenen Wasserkräfte und der sonst gegebenen günstigen Vorbedingungen auch das Entstehen und die rasche Entwicklung von neuen industriellen Anlagen begünstigen und auf diese Weise dem gesammten wirthschaftlichen Leben des in Betracht kommenden Landestheiles von grösstem Nutzen sein.

Besondere Beachtung verdient die intendirte Bahn auch vom Standpunkte des Fremden- und namentlich des Touristenverkehres, indem sie eines der schönsten Thäler der südlichen Alpen, welches wegen des Mangels eines dasselbe durchziehenden Schienenweges bisher von Reisenden und Touristen wenig besucht wurde, diesem Verkehre in grösserem Umfange erschliessen und hiedurch mit dem Aufblühen der Fremdenindustrie der Bevölkerung neue Quellen lohnenden Erwerbes eröffnen wird.

Die Trasse der projectirten 30·6 km langen normalspurig auszuführenden Localbahn wurde auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 31. März bis 2. April 1892 mit sehr günstigem Erfolge durchgeführten Trassenrevision in der Art festgesetzt, dass die Bahn aus dem westlichen Ende der Station Arnoldstein der k. k. Staatsbahnlinie Villach—Tarvis ausmünden, sich nach Norden wenden und den Gailfluss unterhalb der Einmündung des Gailitzbaches übersetzen soll. Von hier soll die Trasse in vorwiegend westlicher Richtung am linken Gehänge des Gailthales geführt werden und nach Berührung der Ortsgebiete von Sack, St. Paul, St. Stefan, Köstendorf und Görtschach in das Thal des Fellbaches eintreten, um sodann die Endstation Hermagor zu erreichen.

Die Bahn soll mit einer Maximalsteigung von 12·5 Promille und einem Minimalcurvenhalbmesser von 180 m ausgeführt werden.

Die effectiven Anlagekosten der projectirten Localbahn sind einschliesslich der Kosten der Erweiterungsbauten in der Anschlussstation Arnoldstein von 70.000 fl., ferner der mit 193 000 fl. angenommenen Vergütung für die von der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als der künftigen betriebführenden Verwaltung beizustellenden Fahrbetriebsmittel, weiters der Intercalarzinsen von 46.800 fl. und eines effectiven Reservefondes von 54.400 fl., mit dem Betrage von 1,597.000 fl. veranschlagt.

Dieses effective Erforderniss soll durch Ausgabe von Titres einer für dieses Localbahn-Unternehmen zu bildenden Actiengesellschaft im Nominalbetrage von 1,700.000 fl., und zwar von 250.000 fl. in Stammactien, von 150.000 fl. in Prioritätsactien mit einer vierprocentigen Vorzugsdividende vor den Stammactien und von mit vier Procent verzinslichen, innerhalb 75 Jahren vom Tage der Concessionsertheilung rückzahlbaren Prioritätsobligationen von 1,300.000 fl. beschafft werden.

In Anbetracht der volkswirthschaftlichen und commerciellen Bedeutung der Gailthalbahn hat die Regierung die Realisirung dieses Bahnprojectes mittels einer angemessenen finanziellen Unterstützung durch den Staat, und zwar unter analogen Modalitäten in Aussicht genommen, wie selbe in dem Gesetze vom 5. Juli 1888 (R.-G.-Bl. Nr. 110), betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Eisenerz nach Vordernberg und in den Gesetzen vom 8. Jänner 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 10 und 11) für die Localbahnen Wodňan—Prachatitz und Strakonitz—Winterberg zur Anwendung gelangt sind.

Nach dem vorliegenden Gesetzentwurfe soll dem intendirten Unternehmen vom Staate die Garantie eines Reinertrages gewährt werden, welcher der vierprocentigen Verzinsung und planmässigen Tilgung der Prioritätstitres in dem früher gedachten Betrage von 1,450.000 fl. gleichkommt.

Das sonach vom Staate zu garantirende Reinerträgniss würde für die ersten 75 Jahre der Concessionsdauer 61.020 fl., entsprechend dem Erfordernisse für die vierprocentige Verzinsung und für die planmässige Tilgung der Prioritätsobligationen zuzüglich der vierprocentigen Verzinsung der Prioritätsactien, und für den Rest der Concessionsdauer 13.491 fl., entsprechend dem Erforder-

nisse für die Verzinsung und Tilgung der Prioritätsactien betragen (Artikel I und II).

Zufolge der von den Concessionswerbern angestellten, amtlich überprüften Rentabilitätsberechnung dürften die jährlichen Reinerträgnisse dieses Localbahnunternehmens den Betrag von 60.000 fl., also nahezu das vom Staate zu garantirende Reinerträgniss erreichen.

Wenn nun auch diese Rentabilitätsziffer mit Rücksicht auf die dabei zugrunde gelegte Annahme eines lebhaften Verkehrsaufschwunges immerhin nicht als unbedingt gesichert anzusehen ist, so bieten doch die gepflogenen commerciellen Erhebungen die Gewähr, dass die der Gailthalbahn vom Staate zuzuwendende finanzielle Beihilfe, ganz abgesehen von den indirecten staatsfinanziellen Vortheilen erhöhter Steuern und Abgaben, sowie von dem günstigen Einflusse, welchen die projectirte Localbahn auf die Einnahmen der anschliessenden Linien der österreichischen Staatsbahnen ausüben wird, eine namhafte Belastung des Staatsschatzes keinesfalls zur Folge haben wird.

Das nach Artikel I zu gewährende Zugeständniss der Staatsgarantie bezüglich des Zinsen- und Tilgungserfordernisses für den bevorrechteten Theil des Anlagecapitals soll nach Artikel III davon abhängig gemacht werden, dass vom Lande Kärnten und von den Interessenten die auszugebenden Stammactien im Betrage von 250.000 fl. zum vollen Nennwerthe übernommen werden.

In dieser Hinsicht ist zu bemerken, dass vom Lande Kärnten bereits die Uebernahme des Theilbetrages von 100.000 fl. in Stammactien zugesichert und die Zeichnung und Einzahlung des Restbetrages von 150.000 fl. Seitens der Interessenten durch die Concessionswerber gewährleistet wird.

Im Artikel IV des Gesetzentwurfes sind die näheren Bestimmungen bezüglich der Flüssigmachung und Rückzahlung der vom Staate zu leistenden Garantiezuschüsse enthalten, wobei, abweichend von den analogen Anordnungen der bezogenen früheren Gesetze, der Rückzahlung der Garantiezuschüsse der Vorrang vor der Verzinsung und Tilgung der Stammactien eingeräumt wird.

Artikel V bestimmt die Bauzeit für die projectirte Bahn mit längstens einem Jahre vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet.

Nach Artikel VI sind der Bau und die Lieferungen abgesondert von der Geldbeschaffung unter unmittelbarer Ingerenz der Staatsverwaltung zu vergeben, wobei jedoch mit Rücksicht auf die obwaltenden besonderen Verhältnisse, insbesondere auf ein bereits vorliegendes, nach dem Ergebnisse der vorgenommenen amtlichen Erhebungen zur Annahme geeignetes Bauoffert von der bisher üblichen Anordnung der Bauvergebung im Offertwege abgesehen werden soll.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritätsobligationen hat jedoch im Offertwege zu erfolgen.

Nach Artikel VII soll der Betrieb der Localbahn von der Staatseisenbahnverwaltung gegen Ersatz der Selbstkosten für Rechnung der Concessionäre mit der Massgabe geführt werden, dass im Hinblicke darauf, dass der garantirende Staatsschatz an den Ergebnissen des Betriebes in erster Linie interessirt erscheint, die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife der Staatseisenbahnverwaltung überlassen bleibt.

Artikel VIII enthält die Anordnung über den Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes mit dem Kundmachungstage und die Vollzugsbestimmung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Principielle Genehmigung.) Principiell genehmigt wurde das Project:

1. für die Herstellung einer Locomotiv-Montirung für 32 Maschinenstände in der Central-Werkstätte in Linz der Linie Wien—Salzburg;
2. für die in der Station Hörsching der Linie Wien—Salzburg durch Gottfried Lugmair herzustellende Strassenbrückenwaage sammt Waaghäuschen;
3. a) für die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes,
   b) für die Herstellung eines freistehenden Eiskellers
   in der Station Chabowka der Linie Saybusch—Neu-Sandez;
4. für die Herstellung einer Stellwerkshütte an der Abzweigung der Industriegeleiseanlage zu den Venusschächten der Brüxer Kohlen-Bergbaugesellschaft von dem Hauptgeleise der Linie Bodenbach—Komotau nächst der Station Ossegg.

Wiener Verkehrsanlagen. (Bergung von archäologischen Funden.) Das Handelsministerium hat über Ansuchen der Central-Commission für Kunst und historische Denkmale an die Commission für die Verkehrsanlagen in Wien die Aufforderung gerichtet, bei Beginn der Erdarbeiten behufs Sicherstellung der eventuell vorkommenden Fundstellen prähistorischen, römischen oder mittelalterlichen Charakters an die Bauleitungen die entsprechenden Weisungen ergehen zu lassen. [28. December 1892, Z. 65.819.]

Steyrthalbahn - Gesellschaft. (Schleppbahn von km 3·301 der Strecke Steyr-Garsten—Agonitz zum Steinbruche des Franz Plochberger: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung einer Schleppbahn von km 3·301 der Strecke Steyr-Garsten—Agonitz zum Steinbruche des Franz Plochberger für den 28. Jänner anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Dr. Adolf Ritter von Pittner betraut. [G.-I.-Z. 842.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Benützung von Eisenbahngrund zur Ablagerung des Bruchsteinmateriales anlässlich der Saveregulirung.) Das Handelsministerium hat die Zustimmung ertheilt, dass für Zwecke der in Angriff genommenen Regulirung des Saveflusses in der Strecke von Senozet bis Fischern bei km 412·2 bis 415·1 nächst der Station Laase der in dieser Strecke zwischen dem Saveufer und dem Bahndamme gelegene Theil der Eisenbahn-Parzelle Nr. 1409 für die Regulirungsbauten abgetreten werde, und dass der übrige Theil des Eisenbahngrundes, soweit als nöthig, zum Zwecke des Uferregulirungsbaues, bezw. zur Ablagerung des Bruchsteinmateriales für die Zeitdauer des Baues benützt werden dürfe. [14. Jänner, Z. 49.579 ex 1892.]

— (Linie Marburg—Franzenfeste: Pläne für die Reconstruction von 28 Blechbrücken.) In der Strecke Marburg—Villach gelangen die Blechbrücken in km 32·512 und km 147·025 mit 7·9 m Stützweite, km 30·437, 31·984, 32·217, 62·244, 63·509, 83·393 und 111·877 mit 4·108 m Stützweite und in km 20·925, 21·094, 23·484, 24·323, 24·720, 31·275, 40·557, 41·169, 57·291, 58·339, 60·894, 67·108, 67·317, 69·429, 77·630, 103·688, 128·570, 131·849, 140·145 mit 3·16 m Stützweite zur Reconstruction, welche durch die erhöhte Inanspruchnahme bedingt ist. [3. Jänner, Z. 43.]

— (Linie Leoben—Vordernberg: Reconstruction der Objecte in km 0·882, 5·404 und 5·529.) Die Objecte über den Vordernberger Bach und über den Mühlcanal in km 0·882, 5·404 und 5·529 gelangen zur Reconstruction. Die erstere Ueberbrückung erhält eine Holzconstruction, die beiden letzteren erhalten Eisenconstructionen. [11. Jänner, Z. 908.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Benützungsconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Benützungsconsens ertheilt:

1. für das in km 84·538 der Linie Rakonitz—Protivin hergestellte heizbare Schilderhaus;
2. für die nachfolgenden neu ausgeführten Objecte:
   a) für einen Schuppen für Bahnerhaltungszwecke,

b) für einen Schuppen für das Materialdepot,
c) für zwei Schuppen für Werkstättenzwecke,
d) für einen Schuppen für Stationsdienst,
e) für den Wartepavillon für die Werkstättenarbeiter,
f) für das Lampisterie-Gebände,
sämmtliche Objecte in der Station Przemisl der Linie Przemysl—Lemberg.

Oesterr. Nordwestbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 7. und 17. October 1892 wurden im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung zweier für die Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestimmten Eilzugs-Locomotiven mit Schlepptender vorgenommen, welche beide in der Locomotivfabrik Floridsdorf gebaut wurden. Die eine Locomotive besitzt die Inventarsnummer 79, Serie II/c, und ist mit der Fabriksnummer 850 versehen, die zweite Locomotive hat die Inventarsnummer 80, Serie II/c und trägt die Fabriksnummer 851. Beide Maschinen haben die Kesselprobe anstandslos bestanden. Die beiden Locomotiven sind gleichartig gebaut und besitzen im Ganzen vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in eigenem Truckgestelle vorne unter der Rauchkammer liegen. Die dritte und vierte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben aussenliegende horizontale Cylinder, aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Schraube und Hebel combinirt. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Kessel sind mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und sind die Maschinen weiters versehen mit variablem Blasrohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse und Tender-Spindelbremse, Pulsometerwechsel, ferner Dampfheizungs-Einrichtung, Ricour-Ventil, Geschwindigkeitsmesser und dem Langer'schen Rauchverzehrungs-Apparat. Die concessionirte Dampfspannung beträgt bei beiden Maschinen 12 Atmosphären, der Kolbenhub 632 mm, der Kolbendiameter 435 mm, die Rostfläche 2·3 m², die Heizfläche der Feuerbox 9·4 m², die Heizfläche der Rohre zusammen 130·8 m² und sind 208 Stück Rohre à 52 mm Durchmesser und 3·85 m lang, vorhanden. Die mit diesen Locomotiven unternommenen Probefahrten fanden auf der 15·6 km langen Strecke von Wien bis Korneuburg der Oesterr. Nordwestbahn statt, dabei wurde eine maximale Geschwindigkeit von 108, bezw. 111 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 68, bezw. 69 km per Stunde erreicht. Da beide Maschinen selbst bei der höchsten Fahrgeschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang zeigten, so wurde Seitens der Commission die Bewilligung ertheilt, die beiden Maschinen für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn zu verwenden. [Z. 4112.]

Verkehrsunterbrechungen, bezw. Behebung derselben.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien):

26. Jänner. Personenverkehr in der Strecke Pöchlarn—Kienberg-Gaming mit den Zügen 2114, 2113 wieder aufgenommen.

27. Jänner. Güterverkehr in der Strecke Wien-Donauquaibahnhof—Nussdorf und transito Hetzendorf, desgleichen Pöchlarn-Kienberg-Gaming wieder aufgenommen.

24. Jänner. Der Verkehr des Orient-Expresszuges musste bestehender Verkehrshindernisse halber bis auf Weiteres auf die Strecke Paris—Wien beschränkt werden, doch dürfte diese Beschränkung voraussichtlich nur von kurzer Dauer sein.

27. Jänner. In der Strecke Tulln—St. Pölten wurde mit den Zügen 3333 und 3334 der Personenverkehr und mit den Zügen 3372 und 3373 der Güterverkehr wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach):

25. Jänner. Wegen mehrfacher Verschüttungen der Bahn mit abgerutschten Schneemassen wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Klein-Reifling—Admont und Hieflau—Vordernberg eingestellt.

27. Jänner. In den Strecken Klein-Reifling—Admont und Hieflau—Eisenerz wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Innsbruck):

26. Jänner. In Folge zahlreicher Schneeabstürze musste der Gesammtverkehr in der Strecke Langen—Bratz eingestellt werden.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

26. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Jaslo—Rzeszow, Jaslo—Neu-Zagórz, Jaslo—Stroze und Zagórzany—Gorlice bis auf Weiteres eingestellt.

Südbahn-Gesellschaft:

25. Jänner. In der Strecke Wien—Wr.-Neustadt wurde der Frachtenverkehr wieder aufgenommen.

26. Jänner. Auf der elektrischen Bahn Mödling—Hinterbrühl wurde der Verkehr mit Zug 56 wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

25. Jänner. Wegen Schneeverwehungen wurde der Gesammtverkehr in den Localbahnstrecken Wigstadtl—Bautsch und Troppau—Bennisch neuerdings eingestellt.

26. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr zwischen Bielitz und Kalwarya eingestellt. Vieh wird jedoch zwischen Bielitz und Biala Confinirungsanstalt befördert.

26. Jänner. Auf der Localbahn Troppau—Bennisch wurde der Verkehr mit Zug 3531 wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

26. Jänner. Gesammtverkehr in den Strecken Heřmanměstec—Kalkpodol und Zasmuk—Bečvar wieder eröffnet.

26. Jänner. Verkehr auf der Localbahn Enzerdorf bei Staatz—Poysdorf mit Zug 2911 wieder eröffnet.

27. Jänner. Auf der Localbahn Klein-Schwechat—Mannersdorf wurde in der Theilstrecke Fischamend—Mannersdorf der Gesammtverkehr mit Zug 1312 wieder aufgenommen.

Böhmische Commercialbahnen:

23. Jänner. Auf der Strecke Detenic—Taxis-Dobrovic wurde der Gesammtverkehr mit Zug 552 wieder eröffnet.

Localbahn Innsbruck-Hall i. T.:

23. Jänner. Wegen starken Schneefalles musste der Verkehr nach Zug 30 eingestellt werden.

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Wien—Wr.-Neudorf):

18. Jänner. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr eingestellt.

20. Jänner. Verkehr zwischen Gaudenzdorf und Inzersdorf wieder aufgenommen.

21. Jänner. Wegen anhaltender Schneestürme Verkehr neuerdings eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Strassenbahn mit elektrischem Betriebe in Raab. (Ertheilung der Vorconcession.) Die Stadtgemeinde Györ (Raab) hat dem Oberstlieutenant a. D. Arnold Nagel und dem Budapester Ingenieur Alexander Paupic die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Strassenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Györ ertheilt. Die Linie soll, vom Hauptbahnhofe ausgehend und die Landungsplätze berührend, die Stadt durchschneiden und mehrere Abzweigungen erhalten.

Projectirte Unterfahrung des Budapester innerstädtischen Stromabschnittes der Donau durch Tunnels. (Concessionswerbung.) Der Budapester Advocat Dr. Lamoral Braunecker im Vereine mit dem Budapester Civil-Ingenieur Alexander Visnovsky haben bei der Budapester hauptstädtischen Municipalbehörde um Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für mehrere von geeigneten Punkten des Donauquais im Bereiche des IV. Bezirkes (Pest, innere Stadt) ausgehenden und zum II. Bezirke (Ofen, Christinenstadt-Taban, Wasserstadt) unter dem Donaustrombette zu führende Tunnels (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 121 ex 1891) angesucht. Die Concessionswerber beabsichtigen, je nach Zulässigkeit der Ufer- und Flussbettverhältnisse, vier derartige Tunnels an den frequentesten Ausgangspunkten der beiderseitigen Hauptstrassenzüge zu erbauen und liefern in ihrer Eingabe den Nachweis, dass mit Rücksicht auf die im Allgemeinen günstige Terrainbeschaffenheit des Donauuntergrundes der Budapester Stromsection der Bau von Tunnels wesentlich wohlfeiler zu stehen käme, als jener von Brücken, sowie auch, dass die Tunnels mit minimalen Erhaltungskosten verbunden sind, eine Voraussetzung, welche erfahrungsgemäss durch den Londoner Themse-Tunnel erhärtet erscheint, der seit seinem vieljährigen Bestande noch keine nennenswerthe Reparatur beanspruchte.

Projectirte Localbahn Balaton-Szt.-György—Somogy-Szobb. (Gesetz-Entwurf.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 7 vom 15. Jänner 1893 verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister dem ungar. Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfes, die Concessions-Verleihung für die projectirte Localbahn Balaton-Szent-György—Somogy-Szobb be-

treffend, welche Linie als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und der diesen ergänzenden Novelle, G.-A. IV ex 1888, zu erbauen sein wird. Diese 58·6 km lange Linie zweigt von der Station Balaton-Szent-György der Südbahnlinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof ab und wird diese über Balaton-Keresztur, Kéthely, Marczali, Mesztenyö, Böhönye und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Bajom in der Station Somogy-Szobb mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen und mit der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Somogy-Szobb—Barcs verbinden. Die Gesammtkosten dieser Bahn, deren Concessionswerber die Grafen Julius Széchényi und Emerich Hunyady, Grossgrundbesitzer im Somogyer Comitate, sind, sind mit 1,563.000 Gulden bemessen. Als Stationen für den Gesammtverkehr sind ausser den gemeinsamen Stationen Balaton-Szent-György einzurichten: Marczali, Böhönye, Balaton-Keresztúr, Kéthely, Mesztenyö und Segesd, ferner als Haltestellen Balaton-Ujlak, Gyóta und Segesd-Bogát.

Projectirte Localbahn Szarvas—Orosháza—Tót-Komlós — Mezöhegyes und Szörhalom — Kis - Szénás — Nagy-Kondoros. (Gesetzentwurf.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 6 vom 13. Jänner 1893 verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister dem ungar. Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfes, die Concessions-Verleihung für die projectirten Békés-Csánáder Bahnen betreffend, d. i. der im Bereiche der Comitate Békés und Csánád zu erbauenden Localbahnen Szárvas—Orosháza—Tót-Komlós—Mezöhegyes und einer von deren zukünftigen Station Szörhalom über Kis-Szénas bis Nagy-Kondoros führenden Flügelbahn (vergl. Vrgds.-Bl. Nr. 86 ex 1891), welche Linien als normalspurige Localbahnen im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und der diesen ergänzenden Novelle, G.-A. IV ex 1888, zu erbauen sein werden. Die 72·2 km lange Hauptlinie Szarvas—Orosháza—Mezöhegyes zweigt von der Endstation Szarvas der Flügelbahn Mezö—Tur der Linie Budapest—Arad—Tövis ab und wird dieselbe in der Station Orosháza mit der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány und in der Station Mezöhegyes mit den Linien Szeged—Arad und Mezöhegyes—Kétegyháza verbunden, ferner wird von der Station Szörhalom aus eine 8·8 km lange Flügelbahn bis Nagy-Kondoros abzweigen. Die Gesammtkosten dieser beiden Bahnen, deren Concessionswerber die Berliner Firma Soenderop & Comp. und der Budapester Civilingenieur Michael Pollacsek sind, sind mit 2,340.000 Gulden bemessen. Als Stationen für den Gesammtverkehr sind ausser den gemeinsamen Stationen Szarvas, Orosháza und Mezöhegyes einzurichten: Szörhalom, Kis-Szénas, Tót-Komlós, Trefort-Major, Nagy-Szénás, Kardoskút und Nagy-Kondoros; als Haltestellen und für den Wagenladungs-Güterverkehr Csák, Pálmatér und Nagy-Majláth.

Projectirter Bau einer stabilen eisernen Brücke über die Donau bei Gran. (Technische Construction.) Im Auftrage des kgl. ungar. Handelsministers wurde die technische Construction der zwischen Esztergom (Gran) und Párkány zu erbauenden stabilen eisernen Brücke, welche sowohl für den Personen- und Strassenfuhrwerksverkehr, als für Legung eines Eisenbahngeleises projectirt ist (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 94, 100 und 146 ex 1892), in folgender Weise projectirt: Die Brücke erhält eine Länge von 480 m und wird auf zwei Ufer- und vier Strompfeilern ruhen. Der untere Rand der Brückenconstruction hat 14 m über dem Nullstand der Donau, daher höher als die Budapester Kettenbrücke, zu stehen. Die Oeffnungen zwischen den beiden Uferpfeilern sind auf je 90 m, jene zwischen den vier Strompfeilern auf je 100 m zu bemessen. Die Länge der beiderseitigen Inundationsbrücken, sowie das Gefälle der Zufahrtsrampen wird nachträglich bestimmt werden. — Die neu zu erbauende Brücke wird die Localbahn Esztergom—Almás-Füzitö und die als erstclassige Linie projectirte Eisenbahn Budapest—Dorogh—Esztergom (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116 ex 1892) mit der Hauptlinie (Wien)—Marchegg—Budapest, und gegen Norden mit den Localbahnen Esztergom-Nána—Csata—Léva und Csata—Balassa-Gyarmat verbinden, und gegen Süden einen Theil des Verkehres des nordwestlichen Ungarn über die Linie Györ (Raab)—Kis-Czell gegen Zágráb (Agram) lenken.

Projectirte Localbahn Rozsahegy—Also-Kubin. (Concessionswerbung.) Das Municipium der Stadt Rozsahegy (Rosenberg, Comitat Liptó) hat den Beschluss gefasst, eine von der Station Rozsahegy der Linie Oderberg-Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ausgehende, bis Also Kubin (Comitat Arva) führende normalspurige Localbahn zu bauen und diesbezüglich um Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten einzuschreiten. In dem Memorandum wird zur Geltung gebracht, dass durch Fortsetzung der Linie Rozsahegy—Kubin bis zu einem geeigneten Punkte der in Aussicht genommenen Eisenbahn Besztercze-Bánya—Ungar.-galizische Landesgrenze nächst Jablonka (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 73 ex 1892, Vorconcession Post 1 c), die Trasse über Rozsahegy via Kubin vom technischen und commerciellen Standpunkte aus die günstigste sei. Auch würde durch Realisirung dieses Projectes, zu dessen Gunsten die Stadtgemeinde Rozsahegy einen Beitrag von 50.000 Gulden zu leisten bereit ist, bei Wahl der Trasse über Dubova auch die Exploitation der ausgedehnten ärarischen Waldung von Lykavka ermöglicht, wodurch der projectirten Bahn ein bedeutendes Transportquantum für Jahre gesichert erschiene.

Ausland.

Preussen. (Privilegium wegen Ausgabe von 1,050.000 Mark vierpercentiger Anleihescheine der Altdamm-Kolberger Eisenbahn-Gesellschaft.) Laut diesem im „D. R.-A." veröffentlichten Privilegium vom 28. December 1892 wurde der Altdamm-Kolberger Eisenbahn-Gesellschaft zu Stettin zur Erweiterung der Bahnanlagen, Vermehrung und Ergänzung der Betriebsmittel, zur Tilgung einer schwebenden Schuld und zur Deckung der Kosten des Baues einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Regenwalde nach Piepenburg die Aufnahme einer vierpercentigen Anleihe von 1,050.000 Mark durch Ausgabe auf den Inhaber lautender Anleihescheine gestattet. Diese Anleihescheine gelangen unter der Bezeichnung „Vierpercentige Anleihescheine der Altdamm-Kolberger Eisenbahn-Gesellschaft, Ausgabe vom Jahre 1893" in Stücken zu 1000 Mark unter fortlaufenden Nummern von 1 bis 1050 zur Ausfertigung. Der Nennwerth der Anleihescheine wird mit vier vom Hundert jährlich verzinst. Die Zinsen werden halbjährlich vom 1. April und 1. October jedes Jahres ab ausbezahlt. Die Anleihescheine unterliegen vom Jahre 1897 ab der Tilgung im Wege der Auslosung.

— (Ausgabe von Doppelkarten IV. Classe für Hin- und Rückfahrt.) Die kgl. Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. hat seit mehreren Jahren im Nahverkehr für solche Stationsverbindungen, in welchen die IV. Wagenclasse sehr stark benutzt wird, zur Verminderung des Gedränges an den Fahrkartenschaltern Doppelkarten für Hin- und Rückfahrt für die IV. Classe ohne Preisermässigung und unter Beschränkung der Giltigkeit auf den Tag der Ausgabe eingeführt. Da hierdurch keine Uebelstände entstanden sind, die Einrichtung vielmehr ihren Zweck befriedigend erfüllt hat, sind die königl. Eisenbahndirectionen von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten ermächtigt worden, da, wo ein Bedürfniss hierzu vorliegt, in gleicher Weise vorzugehen.

— (Schliessung des Bahnhofes Essen K.M. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln [rechtsrhein.].) Am 1. April wird die nur noch dem Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr dienende Station Essen K.M. im Bezirke der königl. Eisenbahndirection zu Köln (rechtsrheinische) gänzlich geschlossen und die Abfertigung des von derselben bedienten Verkehrs alsdann auf dem Bahnhofe Essen Rh. zu den für den letzteren bestehenden Tarifsätzen bewirkt werden. Wagenladungen der bei Essen K.M. angeschlossenen Werke werden jedoch vom genannten Tage ab durch Station Altessen — und zwar bis auf Weiteres noch zu den Tarifsätzen für Essen K.M. — abgefertigt werden.

Niederlande. (Verkehrsergebnisse für das Jahr 1891.) Nach der officiellen vom Ministerium des Waterstaat, der Eisenbahnen und der Industrie herausgegebenen Statistik über die Eisenbahnen und Tramways im Jahre 1891, belief sich die Schienenlänge der vier Eisenbahn-Gesellschaften, welche das niederländische Netz bilden, und zwar:

1. der Gesellschaft zum Betriebe der Staatsbahnen,
2. „ holländischen Eisenbahnen,
3. „ Centraleisenbahn und
4. „ Nordbrabanter Bahn, 4724 km.

Das rollende Material bestand aus 715 Locomotiven, 1833 Personenwagen und 9860 Last- und Viehwagen. Befördert wurden 22,185.182 Passagiere und 8,397.342 t Güter, woraus eine Bruttoeinnahme von 29,814.484·5 Gulden erzielt wurde. Die durchschnittliche Tonnen-Kilometer-Einnahme belief sich bei der Betriebsgesellschaft der Staatsbahnen auf 0·02 fl., bei den holländischen Bahnen 0·019 fl., bei der Centralbahn 0·027 fl. und bei der Nordbrabanter Bahn 0·02 fl. Die 47 in Betrieb stehenden Tramwaygesellschaften haben ein Bahnnetz in der Länge von 962 km. Von diesen Gesellschaften haben 13 animalischen Betrieb, 28 Locomotivbetrieb, 5 animalischen und

Locomotivbetrieb und eine Gesellschaft elektrischen und Pferdebetrieb. Befördert wurden 37,171.352 Reisende, 244,466.352 t Güter und 10.694 Stück lebende Thiere. Die Bruttoeinnahmen beliefen sich aus dem Reiseverkehre auf 3,715.115 fl., aus dem Frachten- und Viehverkehre auf 378.255 fl., sohin zusammen mit noch verschiedenen Einnahmen auf 4,148.754 fl.

[„Journal des Transports.“]

England. (Restanrationswagen III. Classe.) Im Jahre 1893 werden auf der Ostküsten-Route zwischen London und Edinburgh Restaurationswagen III. Classe eingeführt und sind bereits 4 dieser Wagen bei der Oldbury-Railway Carriage and Wagon-Company bestellt worden. Dieselben werden nach dem amerikanischen Principe mit einem Mittelgange und beiderseitigen Sitzen hergestellt und 46 Fuss, d. i. 14·0 m, lang sein. An jedem Ende ist ein Vorraum angeordnet und wird ein allseitig gedeckter Verbindungsgang mit dem anstossenden Küchenwagen hergestellt. Jeder Wagen erhält 2 Abtheilungen, wovon eine für Raucher bestimmt ist. Der Wagen enthält 24 Sitzplätze; dieselben sind transversal angeordnet und dient ein Tisch für 2 einander gegenüber sitzende Personen. Die Wagen werden mit der Westinghous-Bremse und auch mit einer continuirlichen Vacuumbremse ausgerüstet, um dieselben auf Linien verschiedener Gesellschaften laufen lassen zu können. Jeder Wagen erhält 8 Gaslichter nach System Pope, eine Warmwasserheizung, welche von der Locomotive gespeist wird, endlich elektrische Verbindung mit der Küche. Auch die Northwestern Bahn beabsichtigt noch im heurigen Jahre solche Wagen III. Classe für ihren schottischen Verkehr einzuführen.

Queensland. (Neue Eisenbahnconcessionen.) Das Parlament von Queensland hat den Bau zu neuen wichtigeren Eisenbahnlinien, und zwar für jene Landstriche genehmigt, in welchen die Grundstücke längs der Trasse vergeben werden. Diese „Land grant railways“ genannten Linien können entweder als Eigenthum der „Land grant Comp.“ auf deren Kosten gebaut werden, es ist aber auch deren sofortige Uebernahme durch den Staat ins Auge gefasst. Letzteres ist sogar wahrscheinlicher, da alle bisherigen Linien von Queensland Staatsbahnen sind. Die Regierung von Queensland ist, nach Massgabe der Hintangabe von Landstrichen, in der Lage, folgende neue Linien zu erbauen: Von Charlwille nach Thargomindar und an die Westgrenze via Windorah, zusammen 720 Meilen, von Gilbo nach Gaindha 65 Meilen, von Longbreach nach Winton und via Boulia an die Westgrenze, zusammen 560 Meilen, von Hughenden nach Winton und an die Westgrenze via Richmond und Cloncurry zusammen 595 Meilen, von Granit Creek nach Georgetown 210 Meilen und von Normanton nach Cloncurry 220 Meilen. Der Bau dieser Linien, deren Gesammtlänge beiläufig 2400 Meilen betragen soll, wird beiläufig 5000 £ per Meile kosten. Vorausgesetzt, dass der Verkauf der hiezu bestimmten Grundstücke 10 Schilling per acre trägt, so erfordert der Bau der fraglichen Linien den Verkauf von 24,000.000 acres.

[„Journal des Transports.“]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator“ von Bombay.) Dieser Dampfer von 2313 Tonnen Gehalt ist am 17. December 1892 nach 16tägiger Fahrt mit 17 Passagieren und 2233 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Calcutta 8627 kg Lack, 360.000 kg Jute für Ancona; aus Bombay 5075 kg Pfeffer für Ancona 1550 kg, Rauschgelb für Salonich, 1,194.545 kg Baumwolle (hievon 397.195 kg für Venedig) 43.414 kg Häute (darunter 17.532 kg für Venedig), 137.868 kg Teakholz, 60.494 kg Mirabellen, 134.487 kg Leinölsamen, 25.476 kg Cocosnussöl, 5836 kg Wolle; aus Suez 2000 kg Hennafarbe für Salonich; aus Port Said 69.749 kg Kaffee (hievon 443 kg für Fiume) 16.530 kg Indigo, 14.250 kg Häute, 1500 kg Seide. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,289.942 fl. ö. W.

„Adria“, ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Thätigkeit der Direction im Laufe des Betriebsjahres 1892.) Die Direction der „Adria“, ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, ist im Laufe des Betriebsjahres 1892 in Erfüllung der im Jahre 1891 geschlossenen Regierungs-Vertragsstipulationen (vergl. Vrds.-Bl. Nr. 43 ex 1891) zur entsprechenden Vergrösserung ihrer Flotte geschritten und wurden elf auf englischen Werften gebaute neue Dampfer in Curs gestellt. Es sind dies die erstclassigen Dampfschiffe „Carola“, „Arpád“, „Buda“, „Szt. István“, „Szt. László“, „Rákóczi“, „Báthory“, „Zrinyi“, „Andrássy“, „Deák“, „Mátyás Király“, welche auf Grund der neuesten Erfindungen eingerichtet, mit Triple-Expensions-Maschinen versehen, den Bedürfnissen des Verkehres vollkommen entsprechen. Die drei erstgenannten Dampfer, welche zur Bedienung der Linien Fiume—Tunis und Fiume—Marseille bestimmt sind, haben gleichzeitig bequeme Einrichtungen für den Passagiertransport, und Maschinen, die eine Fahrgeschwindigkeit von 12 bis 13 Meilen per Stunde ermöglichen. Die Inbetriebsetzung einer so grossen Anzahl von sehr kostspieligen Dampfern hat naturgemäss einen tiefreichenden Umschwung bei dem Unternehmen hervorgerufen, wie dies aus Folgendem erhellt. Bis Ende 1891 verfügte die „Adria“ nur über elf Dampfer mit einer Gesammt-Tragfähigkeit von circa 21.000 Tonnen, während jetzt das Tragvermögen des Schiffsparkes bereits über 42.000 Tonnen beträgt und im Laufe des Jahres 1893 sogar auf 52.000 Tonnen steigen wird, indem innerhalb dieser Zeit noch weitere drei grosse, noch im Bau begriffene Dampfer in Betrieb gestellt werden. Es wird dadurch mehr als eine Verdoppelung der vormaligen Leistungsfähigkeit herbeigeführt. Die Direction hat ferner, um den jeweilig auftretenden Bedürfnissen und Anforderungen des Handelsstandes zu entsprechen, sowie in früheren Jahren, auch im Betriebsjahre 1892 durch Charterung von fremden, meist englischen Dampfern, es dahin gebracht, selbst bei grösserem Güterandrange die Exportgüter rasch flott zu machen. Im Jahre 1892 wurden durch die Dampfer der „Adria“ folgende Leistungen vollzogen, und zwar:

	1892	1891
Gesammtzahl der Fahrten	243	310
davon entfallen auf die		
Ausfahrten	164	177
Einfahrten	179	133

In Bezug auf den Verkehr der „Adria“ mit Fiume geben folgende summarische Daten Aufschluss. Es gelangten zur Beförderung nach den Häfen von

	Gewichtsmenge in Tonnen Einfuhr	Ausfuhr
Spanien	2.776	3 626
Portugal	—	1.375
Oran, Algier, Tunis	—	2.834
Italien	11.504	6.787
Frankreich	274	29.090
Grossbritannien	20.296	64.506
Holland, Belgien	317	7.555
Hamburg	144	232
Brasilien	408	3.722
New-York	—	8.317

Es ergibt sich daraus, dass nur der Importverkehr von Grossbritannien und Italien, welch letzterer sich erst in der zweiten Jahreshälfte entwickelte, ein bedeutenderer ist, während sonst die Schiffe der „Adria“ gezwungen sind, bei den Hertouren Frachten für andere Häfen zu suchen, die nur schwer zu bekommen sind.

Ein wesentlicher Einfluss auf den Verkehr mit Italien ist der Einrichtung der regulären monatlichen Dampferlinie Fiume—Bari—Messina—Catania—Malta—Tunis und vice versa, sowie der Etablirung der wöchentlichen Reise nach Bari, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille und vice versa zuzuschreiben, durch welche Relationen dem Handelsverkehr Fiumes und Ungarns ein grosser Dienst geleistet wurde; die Zweckmässigkeit solcher Verbindungen bethätigte sich auch schon seither, indem ein bedeutenderer Absatz ungarischer Producte nach jenen Echellen sich einstellte. Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass die „Adria“ vor kurzer Zeit durch einen Schiffszusammenstoss nächst der italienischen Küste einen ihrer grösseren Dampfer, die „Stefanie“, verloren hat, was indess, da der Werth desselben durch Assecuranzen genügend gedeckt war, auf die active Bilanz dieser Gesellschaft keinen nachtheiligen Einfluss ausübte und andererseits dadurch auch in der Verkehrsaction keinerlei Einbusse hervorgerufen wurde, weil der vermehrte Schiffspark einen sofortigen vollen Ersatz ermöglichte. Die Direction der „Adria“ ist mit dem Studium weiterer einzurichtender Linien beschäftigt, auch sind von dieser Seite neue Impulse für den Fiumaner Verkehr zu gewärtigen.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Betriebsresultate der staatlichen Schiffahrts-Unternehmung im Jahre 1892.) Dem officiellen Ausweise über die Gestion der Schiffahrts-Unternehmung der kgl. Ungar. Staatsbahnen zufolge, wurden im Laufe des Betriebsjahres 1892 im Wechselverkehr mit den Stationen des Staatseisenbahnnetzes 143.000 Personen (+ 50.452 Personen gegenüber 1891) und 11.118 Wagenladungen (+ 1140 gegenüber 1891) befördert.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn-Frachtbriefe. (Aufdruck der Frachtbrief-Angaben und der zulässigen Erklärungen.) In den betheiligten Kreisen scheint — wie die eingelaufenen Bestellungen von Frachtbrief-Blanquetten bei der k. k. Hof- und Staatsdruckerei zeigen — vielfach darin eine Unsicherheit zu bestehen, welche Angaben und welche Zusätze und Clauseln auf die internen, sowie auf die nunmehr in dieser Richtung gleichgestellten internationalen Frachtbriefe im Druck angebracht werden können. Um zu vermeiden, dass die genannte Anstalt die gemachten Bestellungen nur zu häufig deshalb zurückweisen muss, weil von den Parteien der Aufdruck unstatthafter Zusätze verlangt wird, wird darauf aufmerksam gemacht, dass auf die Frachtbriefe ausser den im § 4 der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, speciell aufgezählten Angaben und gesetzlich oder reglementarisch gestatteten Zusätze, welche im Anhang zu dieser Verordnung zusammengefasst sind, überhaupt alle jene Eintragungen im Druck angebracht werden können, welche handschriftlich beigesetzt werden dürfen. So unterliegt es beispielsweise keinem Anstande, im Druck anzubringen: den Firma-Aufdruck auf der Vorderseite des Frachtbriefes, die Detaillirung der Nachnahme in der hiefür vorgesehenen Rubrik, die Bezugnahme auf die beiliegende statistische Anmeldung, den Eindruck der Firma in die für das Collienzeichen und die Nummer bestimmte Rubrik, wenn die Versandtstücke in der That an Stelle des gebräuchlichen kaufmännischen Zeichens die Firma tragen, den Eindruck der Versandt- und Empfangsbahn im internationalen Frachtbrief, sowie das Verlangen nach Anwendung eines Special-Ausnahmetarifes etc. Dagegen ist es nicht gestattet, solche Zusätze beizudrucken, welche auch handschriftlich nicht beigesetzt werden dürfen, z. B.: „Auf eigener Brückenwaage gewogen", „Wagen von 10.000 kg bestellt", „Billigste Abfertigung", Mehrwerth versichert bei . . . .", „Verladung und Abwage von der Partei besorgt", „Speditions-Nummer . . .", „Im Auftrage des . . . .", „Zur Freischreibung an der Grenze", „Feuergefährlich" etc. Auch kann es vorläufig, insolange die Eisenbahntarife nicht in der Kronenwährung erstellt sind, wegen der naheliegenden Gefahr mannigfacher Irrungen Seitens der Bahnorgane nicht als angängig bezeichnet werden, diese Währung in die Frachtgebührenberechnungs-Rubrik einzusetzen.

Conversionen von österr. und ungar. Eisenbahnpapieren. Die österr. Conversion umfasst an Eisenbahnpapieren

1. die 5perc. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen der Vorarlberger Bahn, die in eine 4perc. Staatseisenbahn-Anleihe im Nominalbetrage von 12,571.600 Kronen, und
2. die 4¾perc. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen der Kronprinz Rudolf-Bahn, die in eine 4perc. steuerfreie Staatseisenbahn-Anleihe im Nominale von 116,476.200 Kronen umgewandelt wird. Die Staatsschuldverschreibungen werden vom 1. Jänner 1894 ab innerhalb 66 Jahren tilgungsplanmässig verlost. Die Coupons der genannten Anleihen, sowie die verlosten Schuldverschreibungen werden ohne jeden Abzug ausbezahlt. Der erste Coupon der neuen Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen ist am 1. Juli d. J. fällig.

Den Besitzern der obengenannten, zur Einlösung, bezw. zur Convertirung bestimmten Papiere wird das Recht eingeräumt, ihre alten Obligationen gegen die entsprechenden neuen 4perc. Obligationen umzutauschen. Bei diesem Umtausche werden die neuen 4perc. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen zum Curse von 96 pCt., daher für je 100 Kronen Nominale zuzüglich der laufenden Stückzinsen mit 98 Kronen = 49 fl. berechnet und dagegen die 5perc. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen der Vorarlberger Bahn mit 102·50 fl., die 4perc. Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen der Kronprinz Rudolf-Bahn mit 102·37½ fl. in Zahlung genommen.

Nach dieser Berechnung erhält der Zeichner den durch effective Stücke ausgleichbaren Nominalbetrag von 4perc. Obligationen, soweit derselbe durch den Anrechnungswerth der eingelieferten 5perc., bezw. 4¾perc. Obligationen Deckung findet, während der überschiessende Betrag von den Umtauschstellen bar vergütet wird. Diejenigen Besitzer, welche von dem ihnen eingeräumten Umtauschrechte Gebrauch zu machen beabsichtigen, haben die umzutauschenden Obligationen innerhalb der Zeit vom Tage der Veröffentlichung des Prospectes in den Tagesblättern bis einschliesslich Dienstag, den 7. Februar d. J., bei einer der verzeichneten Umtauschstellen bei Verlust des Umtauschrechtes anzumelden.

Die ungarische Conversion umfasst an Eisenbahnpapieren:

1. 5perc. Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn-Actien, die für je 100 fl. Nominalcapital, zuzüglich 5 pCt. Zinsen vom 1. Jänner 1892 bis einschliesslich 31. Mai 1893, mit 107·34 fl. ö. W.;
2. 5perc. Alföld-Fiumaner Eisenbahn-Actien, die für je 100 fl. Nominalcapital, zuzüglich 5 pCt. Zinsen vom 1. Jänner bis einschliesslich 31. Mai 1893, mit 102·09 fl. ö. W.;
3. 5perc. Erste Siebenbürger Eisenbahn-Actien, die für je 100 fl. Nominalcapital, zuzüglich 5 pCt. Zinsen vom 1. Jänner bis einschliesslich 31. Mai 1893, mit 102·09 fl. ö. W.;
4. 5perc. Donau-Drau-Eisenbahn-Actien, die für je 100 fl. Nominalcapital, zuzüglich 5 pCt. Zinsen vom 1. Jänner bis einschliesslich 31. Mai 1893, mit 102·09 fl. ö. W.;
5. 5perc. Erste ungar.-galizische Eisenbahn-Actien, die bis zum Betrage von 4,906.200 fl. Silber, als auf die ungarische Strecke entfallender Antheil für je 100 fl. Nominalcapital, zuzüglich 5 pCt. Zinsen vom 1. Jänner bis einschliesslich 31. Mai 1893, mit 102·09 fl. ö. W.;
6. 5perc. Ungarische Westbahn-Actien, die bis zum Betrage von 12,259.400 fl. Silber, als auf die ungarische Strecke entfallender Antheil für je 100 fl. Nominalcapital, zuzüglich 5 pCt. Zinsen vom 1. Jänner bis einschliesslich 31. Mai 1893, mit 102·09 fl. ö. W.;
7. 5perc. Ungarische Westbahn-Prioritäts-Obligationen erster und zweiter Emission, die bis zum Betrage von 19,037.200 fl. Silber, als auf die ungarische Strecke entfallender Antheil für je 100 fl. Nominalcapital, zuzüglich 5 pCt. Zinsen vom 1. October 1892 bis einschliesslich 31. Mai 1893, mit 103·34 fl. ö. W.;
8. 5perc. Ungarische Nordostbahn-Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1869, die für je 100 fl. Nominalcapital, zuzüglich 5 pCt. Zinsen vom 1. October 1892 bis einschliesslich 31. Mai 1893, mit 103·34 fl. ö. W.;
9. 5perc. Goldanleihe der Ungarischen Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1875, die für je 100 fl. Nominalcapital, zuzüglich 5 pCt. vom 1. Jänner bis einschliesslich 30. Juni 1893, mit 207·50 Mk.;
10. 6perc. Betriebs-Goldanleihe der Ungarischen Nordostbahn-Gesellschaft vom Jahre 1878, die für je 100 fl. Nominalcapital, zuzüglich 6 pCt. Zinsen vom 1. October 1892 bis einschliesslich 30. Juni 1893, mit 211·50 Mk., endlich
11. 5perc. Vereinigte Prioritäts-Anleihe ungarischer Eisenbahnen vom Jahre 1876, die für je 100 fl. Nominalcapital, zuzüglich 5 pCt. Zinsen vom 1. Jänner bis einschliesslich 30. Juni 1893, mit 207·50 Mk.

berechnet werden.

Dagegen werden die neuen 4perc. Staatsrenten-Schuldverschreibungen in Kronen, welche zur Convertirung der sub 1 bis einschliesslich 8 angeführten Titres zu dienen haben, mit 92·50 Kronen für je 100 Kronen Nominalcapital, zuzüglich 2 Kronen für 4 pCt. Zinsen vom 1. December 1892 bis einschliesslich 31. Mai 1893, zusammen mit 94·50 Kronen = 47·25 Gulden österr. Währung, ferner die 4perc. Staatsrenten-Schuldverschreibungen in Gulden Gold, welche zur Convertirung der sub 9 bis 11 angeführten Titres zu dienen haben, zum Curse von 96·20 pCt. Berliner Usance = mit 192·40 Mk. für je 100 fl. Nominalcapital, zuzüglich 4 Mk. für 4perc. Zinsen vom 1. Jänner bis einschliesslich 30. Juni 1893, zusammen mit 196·40 Mk. berechnet. Nach dieser Berechnung erhält der Zeichner den durch 100 Kronen, bezw. 100 Goldgulden theilbaren Nominalbetrag von 4perc. Schuldverschreibungen, soweit derselbe durch den Anrechnungswerth der eingelieferten 5perc. und 6perc. Obligationen und Actien Deckung findet, während der überschiessende Betrag der letzteren von den Umtauschstellen bar beglichen wird.

Wie mitgetheilt wird, hat das k. k. Finanzministerium sowohl bezüglich der österreichischen, als auch der ungarischen Conversionen entschieden, dass der Umtausch von Titres der zur Convertirung bestimmten Anleihen gegen die Conversions-Titres nicht als Effectenumsatz im Sinne des Gesetzes vom 18. September 1892 zu behandeln ist.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. Jänner d. J. dem Oberconducteur der priv. Südbahn-Gesellschaft Josef Tauber in Anerkennung seiner besonders belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Niederländisch-Bayerischer Güterverkehr.

Tarif, Theil I.

Der in Nummer 5 dieses Blattes publicirte Verbands-Gütertarif, Theil I, für die Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände hat vom 1. Jänner 1893 ab auch für den Niederländisch-Bayerischen Güterverkehr Geltung.

Wien, am 25. Jänner 1893. [94]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Nachtrag V zum Local-Gütertarife, Theil II.

Am 1. März 1893 tritt der Nachtrag V zu den vom 1. Juni 1887 giltigen besonderen Bestimmungen und Gebührentarifen, Theil II, für den Eilgüter- und Frachtgüter-Transport etc. im Localverkehre der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ausnahmetarif XVIII für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände zu Neuanlagen von Industrie-Etablissements.

II. Aenderung des Gebührentarifes, Theil II, aus Anlass der Revision der Nomenclatur des Ausnahmetarifes IV.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei der General-Direction der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn rechtzeitig kostenfrei abgegeben werden.

Prag, am 23. Jänner 1893. [95]

K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.

Nachtrag I zum Tarife für den Local-Güterverkehr.

Zu dem gesellschaftlichen Local-Güterverkehre vom 1. Jänner 1891 tritt am 15. Februar 1893 der Nachtrag I in Kraft, welcher die durch die Ausgabe des neuen gemeinsamen Tarifes, Theil I, bedingten Aenderungen enthält.

Exemplare erliegen in den gesellschaftlichen Stationen und bei der Direction in Wien, I., Hegelgasse 6.

Wien, am 25. Jänner 1893. [96]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Giltigkeitsdauer der in den Strecken Wien—Mürzzuschlag, Liesing—Kaltenleutgeben, Mödling—Laxenburg und Wien—Steinamanger, dann für die Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn und im Verkehre von und nach Stationen, bezw. Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn zur Ausgabe gelangenden Saisonkarten.

Die Giltigkeitsdauer der in obbezeichneten Strecken zur Ausgabe gelangenden Saisonkarten wird dahin erweitert, dass dieselben nicht nur innerhalb des Kalenderjahres, für welches sie lauten, sondern auch während der Monate Jänner—März des diesem Kalenderjahre folgenden Jahres gelten.

Nach Ablauf dieser erstreckten Frist von drei Monaten verlieren derlei Karten ihre Giltigkeit und wird für selbe weder eine Rückvergütung geleistet, noch deren Werth bei Neulösung von Saisonkarten in Rechnung gezogen.

Es gelten sohin die auf das Kalenderjahr 1892 lautenden derlei Karten auch während der Monate Jänner—März 1893.

Wien, am 19. Jänner 1893. [97]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirnng jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Decknng der Publications- und Liquidirnngskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein nnd dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
256	Buschtěhrader Eisenbahn					Auflieferung folgender Minimalquantitäten, und zwar: ad I. 400 t Dach- und Mauerziegel, ad II. 600 t rohen Thon der Classe C. 1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Einhaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1893	Localgütertarif Theil II, vom 1. Juni 1887, sammt Nachträgen I bis IV	Krenzer öeterr. Währg.			Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin und Empfängerin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1894	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
			I. Dach- und Mauerziegel	Kralup (B.E.B.)	Altkladno				I. 9·0	8·0	1·0			
				Zakolan	Altkladno				7·1	6·1	1·0			
				Brandeisl	Altkladno				5·6	4·6	1·0			
			II. Roher Thon der Classe C	Komotau (B.E.B.)	Station Kladno				II. 24·2	20·7 (excl. der Einfahrtsgebühr in Kladno)	3·5			
257	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Natrium-Bisulphat	Pozsony	Lundenburg	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Theil II, Heft 2, für den Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1893	25·0 kr.	22·5 kr.	2·5 kr.	Im Kartirungswege		
258	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	betheiligten Verwaltungen	gemäss der Nomenclatur des Ausnahmetarifes 5 des Oesterr.-Ungar.-Rumänischen Verbandes: A. Façoneisen	Oderberg	Targovistea	Bei Aufgabe von I. beliebigen Mengen unter 5000 kg, II. 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen III. 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Verbandstarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	Cents. 846 685 479	Verschieden	Im Kartirungswege		
			B. Grobe Eisenwaaren			I. beliebigen Mengen unter 5000 kg, II. 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen III. 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen				846 685 505				
			C. Höherwerthige Eisenwaaren			I. beliebigen Mengen unter 5000 kg, II. 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen III. 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen				922 767 732				
						und unter Einhaltung der für den A.-T. 5 des Oest.-Ung.-Rum. Verbandstarifes bestehenden Bestimmungen								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
259	Südbahn-Gesellschaft		Eichenholz-Extract	Barcs	Kufstein	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der einschlägigen Normaltarife	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	199·7	112·8	86·9	Im Kartirungswege		
		K. k. österr. Staatsbahnen		Barcs	Bregenz				Bestehen keine directen Tarifsätze	133·9				
					Lindau					—				
					St. Margarethen					134·6				
					Buchs					131·1				
				Sissek	Kufstein				199·2	120·6	78·6 }			
		K. k. österr. Staatsbahnen		Sissek	Bregenz				Bestehen keine directen Tarifsätze	142·7				
					Lindau					142·7				
					St. Margarethen					145·2				
					Buchs					140·7				
										Krz. incl. ung. Steuer und excl. Mgb.				
260	Südbahn-Gesellschaft		Schlosser und Tischlerarbeiten	Wien-Matzleinsdorf	Laibach S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten. Die Sendungen müssen zur Ausrüstung der Unter-Krainer Bahn bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Bahn adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	Variabel	75 kr. exclusive Manipulations-Gebühr	Variabel	Im Kartirungswege		
261	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Stroh in Wagenladungen	Graz loco und transit	D.-Landsberg	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Betreff des Auf- und Abladens dieser Sendungen sind die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den österr.-ungar. Bahnen, Tarif Theil I, massgebend	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Temporärer Anhang zum Localtarif der Graz-Köflacher Bahn (Theil II) pro 1893	19·9 Kreuzer ö. W. Noten inclus. Manipulations-Gebühr, bezw. exclus. normal. Ueberfuhrsgebühr bis Graz transit Sendungen	16 Kreuzer ö. W. Noten inclus. Manipulations-Gebühr, bezw. exclus. normal. Ueberfuhrsgebühr bei Graz transit Sendungen	3·9 Kreuzer ö. W. Noten	Im Kartirungswege		Hiedurch wird der im temporären Anhang zu dem Gebührentarife der Graz-Köflacher Bahn pro 1893 unter fortlaufender Nummer 17 ausgewiesene ermässigte Frachtsatz unterboten und daher ausser Wirksamkeit gesetzt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
262	Südbahn-Gesellschaft		Zurückgehende Decken, Matten und Matratzen, welche von den Parteien den von Triest oder Fiume nach Wien (Matzleinsdorf) verfrachteten Agrumen-Transporten zum Schutze gegen Frost heigegeben waren, als Frachtgut	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. oder Fiume	Unter Vorlage der von der Güterexpedition abzustempelnden Original-Frachtbriefe über den Hintransport, auf welchen die bezüglichen Transport-Utensilien entsprechend vermerkt sein müssen, und unter Beibringung eines auf die Adresse des ursprünglichen Aufgebers lautenden Frachtbriefes, in welchem ausdrücklich vorzuschreiben ist: „Frachtfrei zu befördern"	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interne Tarife der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft	82·2 kr. ö. W. incl. Mgh. bezw. auch incl. ungar. Transportsteuer	Werden frachtfrei befördert	82·2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Die Rücksendung der nebenbezeichneten Transport-Utensilien muss innerhalb dreier Monate nach Aufgabe der bezüglichen Agrumen-Sendungen erfolgen
263	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Eisenerze, roh und geröstet, Manganerze, roh und geröstet, Eisenschlacken aller Art, als: Schweiss-, Puddel-, Frisch- (auch Schweissofen-, Puddelofen- und Frischfeuer-Schlacken), Converter-, Hammer-, Walzen- und Schwer-Schlacken, ferner Sinteln von Erzen und Sauereisen	Bubna St. E. G.	Mähr.-Ostrau oder Schönbrunn (K. F. N. B.)	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 1	Verschieden	49·4 kr. ö. W.	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Aufladen und Abladen der Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen
264	K. k. General-Direction der öst. Staatsbahnen		Getreide aus Posit. G, 13 des Tarif-Theiles I	Zolkiew	Lemberg Lemberg-Kleparów Rawa ruska Kamionka-Lipnik	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	kr. 24·2 21·9 22·5 18·6	kr. 14 14 14 14	kr. 10·2 7·9 8·5 4·6	Im Kartirungswege		
265	Oesterreichischen Nordwestbahn	betheiligten Verwaltungen	Talkerde	Mautern	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz Schönpriesen-Umschlag Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. October 1891		Pfg. 134 *) 129 *) 163		Im Kartirungswege		

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfg. pro 100 kg bei Laube. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag. Bezüglich Aussig-Landungsplatz versteht sich der Frachtsatz inclusive Schleppbahngebühr.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
									Pfennige					
266	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zündhölzchen	Budweis	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. October 1891	209	188	21	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Eisenstein					189	184	5			
				Horazďowitz Stadt					188	165	23			
				Klattau					183	160 *)	23			
				Nenern					189	165	24			
				Pilsen					142	134	8			
				Schüttenhofen					201	176	25			
				Strakonitz					195	170	25			
				Budweis	Schönpriesen-Umschlag				204	183	21			
				Eisenstein					180	176	4			
				Horazďowitz Stadt					176	155	21			
				Klattau					171	150 *)	21			
				Neuern					177	155	22			
				Pilsea					130	123	7			
				Schüttenhofen					190	167	23			
				Strakonitz					183	162	21			
				Budweis	Dresden-Elbkai				263	242	21			
				Eisenstein					243	238	5			
				Horazďowitz Stadt					242	219	23			
				Klattau					237	214	23			
				Nenern					243	219	24			
				Pilsen					205	188	17			
				Schüttenhofen					255	230	25			
				Strakonitz					249	224	25			
				Budweis	Aussig-Landungsplatz				213	188	25			
				Eisenstein					180	176	4			
				Horazďowitz Stadt					176	155	21			
				Klattau					171	150	21			
				Nenern					177	155	22			
				Pilsen					131	128	3			
				Schüttenhofen					190	167	23			
				Strakonitz					183	162	21			
267	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Aussig transit	Zawratetz-Třemošnitz	Aufrechthaltung der Bestimmungen des angeführten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Directer Kohlentarif von A.T.E. nach Oe.N.W.B. etc. vom 1. April 1890	44·7 kr. ö. W. N. *)	35·7 kr. ö. W. N.	9·0 kr. ö. W. N.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, consignirt vorzulegen spätestens bis Ende März 1894	*) Im Verordnungs-Blatt Nr. 138 ex 1892 unter Post Nr. 1874 verlautbarter ermässigter Kartirungs-Frachtsatz

Alle Transporte, für welche laut vorstehender Verlautbarung rücksichtlich der Strecke Aussig trs.—Zawratetz-Třemošnitz ein Nachlass von 9 kr. beansprucht wird, haben auf den rücksichtlich der Strecke Časlan trs —Zawratetz-Třemošnitz im Verordgs.-Blatt Nr. 141 ex 1892 unter Post Nr. 1974 verlautbarten Nachlass von 4 kr. keinen Anspruch.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
268	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II	Wlkawa	Wien St.E.G.	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe II giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1, giltig ab 1. Jänner 1890	161 kr.	81 kr.	80 kr.	Im Kartirungswege		
269	**Oesterr. Nordwestbahn**	Böhmischen Nordbahn	Güter aller Art	Tetschen B.N.B. loco und transit Tetschen Oe.N.W.B. loco und transit oder umgekehrt	Tetschen Oe.N.W.B. loco Tetschen B.N.B. loco	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis zur Einführung im Tarifwege	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein Frachtsatz	4 kr. in minimo, 20 kr. pro Sendung		Im Kartirungswege		Insofern die via B.N.B. kommenden Transporte in Tetschen Oe.N.W.B. nicht bezogen, sondern innerhalb dreier Monate vom Tage des Anlangens in Tetschen Oe.N.W.B. mit neuen Frachtbriefen über die Linien der Oe.N.W.B. weiter aufgegeben werden sollten, wird die Hälfte der berechneten Gebühr gegen Vorlage der die Transporte bis Tetschen Oe.N.W.B. begleitenden Original-Frachtbriefe und der correspondirenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe ab Tetschen Oe.N.W.B. innerhalb längstens 6 Monate vom Tage der Neuaufgabe rückvergütet

Berichtigung. Oesterr. Nordwestbahn. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 141 ex 1892, sub Post Nr. 2008, für gewöhnliche Eilgüter, bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten, publicirte Frachtsatz von 128 kr. pro 100 kg gilt nicht für die Relation Wien St.E.G.—Znaim St.E.G. u. Oe.N.W.B. oder umgekehrt, sondern für Wien St.E.G.—Znaim St.E.G. und für Wien Oe.N.W.B.—Znaim Oe.N.W.B. oder umgekehrt.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch. Prag.

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr.-ungar. Lloyd.
Agentur der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien,

Parkring. I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.
Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 7. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — HANNOVER, Theaterplatz 16. — BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG. Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA. Thüring. Eisenb. — ILMENAU in Thüringen. — SAALFELD a/S. in Thüringen. — MÜHLHAUSEN in Thüringen. — SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Anslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria" in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line" (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig** und **Bodenbach.**
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831)
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Speditions-Bureau für die k. k. Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition. Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen. Einlagerungen zu billigen Preisen.
Specialdienst nach Budapest.
Uebersiedlungen mittelst Patent-Möbelwagen.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schuberth & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Hiezu eine Beilage: „Personalstand der k. k. Eisenbahn-Aufsichtsbehörden."

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

PERSONAL-STAND

DER

K. K. EISENBAHN-AUFSICHTS-BEHÖRDEN.

Beilage zu Nr. 11 ex 1893 des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Otto Maass & Sohn. Wien, I. Wallfischgasse 10.

K. k. Handelsministerium.

Minister:

Se. Exc. Olivier Marquis Baequehem, Geh. Rath, d. deutschen Ritterordens Ritter, Grosskreuz d. Leop.-O., R. d. O. d. eis. Kr. I., Bes. d. Krgs.-Med., Gr.-Kr. d. pr. r. A.-O., d. ital. M.- u. L.-O. u. d. belg. L.-O., R. d. russ. St.-O. I., Gr.-Kr. d. lib. O. d. Befr., R. d. ndrl. L.-O., k. u. k. Kämmerer, Ehrenbürger der Städte Eisenerz, Wels und Wernstadt etc.

Präsidial-Bureau.

Körber Ernest v., Minist.-Rath, Dr. jur., R. d. Leop.-O., d. eis. Kr. III. u. d. F. J.-O., Cmdr. d. belg. L.-O.

Buschman Franz, Freih. v., Minist.-Secr., R. d. port. M. O. v. V. V., Landw.-Oberl.

Krtiezka v. Jaden Emil, Ritter v., Minist.-Secr., l. f. Com. b. d. Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Section für Eisenbahnwesen.

Sections-Chef:

Se. Exc. Heinrich Ritter v. Wittek, Dr. jur., Geh. Rath, R. d. eis. Kr. II., R. d. Leop.-O. u. d. F. J.-O., Gr.-Kr. d. kgl. rumän. Kr.-O., Gr.-Off. d. serb. T.-O., Cmdr. d. ital. Kr.-O., Bes. d. ott. M.-O. II., R. d. sächs. Alb.-O., R. d. Civil-V.-O. d. bayer. Kr., Stellvertreter des Vorsitzenden in der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Departement VII.

Eisenbahn-Gesetzgebung; Concessionswesen; internationale Eisenbahn-Angelegenheiten; allgemeine Handhabung der Staatsaufsicht über die Privateisenbahn-Unternehmungen; Vertretung des Handelsministeriums in der ständigen Commission für Vereins-Angelegenheiten.

Wrba Ludwig, Minist.-Rath, R. d. Leop.-O. u. d. eis. Kr. III., Comth. II. d. kgl. sächs. Albr.-O., R. I. Cl. d. bayer. M.-O., l. f. Com. b. d. Galiz. Carl Ludwig-Bahn, Mitglied der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Lippieh Eugen, Dr. jur., Sect.-Rath, R. d. eis. Kr. III., l. f. Com. b. d. Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. u. b. d. Dux-Bodenbacher Eisenb., Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Prag-Duxer Eisenb.

Forster Zdenko, Ritter v., Dr. jur., Minist.-Secr., l. f. Com. b. d. Localb. Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha u. b. d. Unterkrainer Bahnen, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Südbahn-Gesellschaft.

Weeber August, Dr. jur., Minist.-V.-Secr., l. f. Com. b. d. Oesterr. Localeisenbahn-Gesellsch., b. d. Localb. Eisenerz-Vordernberg u. b. d. Localb. Laibach-Stein, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch.

Kast Michael, Freih. v., Minist.-Concipist u. Oberlieutenant in der Evidenz des k. k. Landwehr-Dragoner-Regiments Nr. 3, l. f. Com. b. d. Swoleňowes-Smečnaer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft.

Beess-Chrostin Josef, Freih. v., Bezirkscom. u. Oberlieutenant in der Evidenz des k. k. Landwehr-Dragoner-Regiments Nr. 2.

Departement VII/a.

Handhabung der Staatsaufsicht über die Privat-Eisenbahn-Unternehmungen, und zwar insoweit sie sich bezieht auf: Personalangelegenheiten der Organe der Eisenbahn-Gesellschaften und damit im Zusammenhange stehende Agenden (Personal-Instructionen, Dienstordnungen u. dgl.); Angelegenheiten der Pensions- und Humanitätsfonde dieser Bahngesellschaften überhaupt und Agenden in Bezug auf die Wehr- und Landsturmpflicht der Eisenbahn-Bediensteten; ferner Ausübung der dem Handelsministerium zustehenden Ingerenz auf die Anlegung und Führung der Eisenbahnbücher; Vereinsangelegenheiten (unbeschadet der dem Departement VII zustehenden Vertretung des Handelsministeriums in der ständigen Ministerial-Vereinscommission); die Agenden in Betreff der verstaatlichten Eisenbahnen; Mitwirkung bei der Durchführung des Unfall- und Kranken-Versicherungsgesetzes in Bezug auf die Eisenbahnbediensteten; Evidenzhaltung über das ausländische Eisenbahnwesen.

Hardt Emil, Minist.-Rath, Dr. jur., R. d. F. J.-O., Comdr. des tun. N.-J.-O., Bes. d. ott. M.-O. III. u. d. pers. S.- u. L.-O. III., l. f. Com. b. d. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Curator des k. k. Handelsmuseums.

Hanke v. Hankenberg Theodor, Edl. v., Minist.-Secr., Bes. d. gold. Verd.-Kr. m. d. Kr., l. f. Com. b. d. Erzh. Albrecht-Bahn, b. d. Eisenb. Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth, b. d. Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen u. Stellvertreter d. l. f. Com. b. d. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Pusswald Oscar, Freih. v., Minist.-Concipist, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Bozen-Meraner Bahn und b. d. Eisenbahn Wien-Aspang.

Departement VIII.

Oberste Leitung des Baues der concessionirten Eisenbahnen bis zur Betriebseröffnung; Behandlung der mit dem Baue dieser Eisenbahnen zusammenhängenden Angelegenheiten auf bereits dem Betriebe übergebenen Linien; Bahnerhaltung; Bauangelegenheiten von Schleppbahnen; Mitwirkung bei Entscheidungen des Ministeriums des Innern über Recurse in Enteignungs-Angelegenheiten und in Angelegenheiten von Bauführungen der Eisenbahn-Anrainer, ferner bei Entscheidungen des Ackerbau-Ministeriums über Recurse in Wasser-, Forst- und Bergrechts-Angelegenheiten, insoweit Eisenbahnen in Betracht kommen; Entscheidung über die Verpflichtungen der Eisenbahn-Unternehmungen gegenüber den Bahnanrainern; competenzmässige Ingerenz in Strassen-Angelegenheiten.

Haberer Theodor, Minist.-Rath, Dr. jur., R. d. F. J.-O., d. bayer. M.-O. u. d. russ. Stan.-O. III., l. f. Com. b. d. Böhm. Westbahn u. b. d. Böhm. Commercialbahnen, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Galiz. Carl Ludwig-Bahn, stellvertretendes Mitglied in der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.

Hock Paul, Freih. v., k. k. Bezirkshauptmann.

Glaser Alfons, Edler v., Minist.-Secr., l. f. Com. b. d. Austro-Belgischen Eisenb.-Gesellschaft, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Erzh. Albrecht-Bahn u. b. d. Mähr.-schles. Centralbahn.

Sturm Robert, Dr. jur., Minist.-V.-Secr. u. Lieutenant in der Evidenz des k. k. Landwehr-Dragoner-Regiments Nr. 2, l. f. Com. b. d. Localbahn Radkersburg-Luttenberg.

Departement IX/a.

Oberste Leitung des Betriebes der Privateisenbahnen; Verkehrs-Angelegenheiten; Verhandlungen bezüglich der Fahrordnungen und der sonstigen Bestimmungen für den Personen- und Güterverkehr; Angelegenheiten des Personentarifes, Signalwesen, Dienstinstructionen und Fahrbetriebsmittel; Recurse in Tarif-Angelegenheiten; Militärverkehr auf Eisenbahnen; ferner Sanitäts- und Viehseuchen-Angelegenheiten, insoferne durch dieselben der Eisenbahnbetrieb berührt wird; Redaction des „Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“, dann des „Anzeige-Blatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten“.

Küchler Josef, Ritter v., Dr. jur., Sect.-Rath, R. d. F. J.-O., l. f. Com. b. d. Eisenb. Wien-Aspang, b. d. Bozen-Meraner Bahn und b. d. I. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.

Kuranda Camill, Sect.-Rath, l. f. Com. b. d. Mährisch-schles. Centralbahn, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Böhm. Westbahn u. b. d. Böhm. Commercialbahnen.

Amberg Rudolf v., Minist.-V.-Secr., l. f. Com. b. d. Ostrau-Friedlander Eisenbahn u. b. d. Mährischen Westbahn (Prossnitz-Trübau).

Banhans Carl, Freih. v., Dr. jur., Minist.-V.-Secr., l. f. Com. b. d. Localb. Asch-Rossbach u. b. d. Localb. Strakonitz-Winterberg.

Rumler v. Aichenwehr Carl, Ritter, Dr. jur., Minist.-V.-Secr., l. f. Com. b. d. Dampftramway vormals Krauss & Co., Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn u. b. d. Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

In theilweiser Verwendung: Singer Johann, Official der k. k. General-Direction der Oest. Staatsbahnen, Bes. d. gold. Verd.-Kr. m. d. Kr. u. d. pers. Sonnen- u. Löwen-O. IV. Cl.

Departement IX/b

für die Erledigung der auf das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und auf das Betriebsreglement Bezug habenden Angelegenheiten, sowie der dem Handelsministerium vorbehaltenen Agenden des Tarifwesens (mit Ausnahme der Entscheidung über Recurse in Tarifangelegenheiten).

Buschman Max, Freih. v., Dr. jur., R. d. eis. Kr. III., Comth. II. d. sächs. Albr.-O., Reg.-Rath u. Ober-Inspector in der Abtheilung III der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, l. f. Com. b. d. Ersten ungar.-galiz. Eisenb., Mitglied der k. k. Centralcommission für die Weltausstellung in Chicago, Ausschussrath des Club österr. Eisenbahn-Beamten.

In Verwendung für die Agenden des internationalen Uebereinkommens und des Betriebsreglements der dem Stande des Dep. IX/a angehörige Minist.-V.-Secr. Carl Ritter Rumler v. Aichenwehr, Dr. jur.

Die das Tarifwesen betreffenden Geschäftsstücke werden von dem Personale der Abtheilung III der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen bearbeitet.

Departement IX/c

für die Erledigung der dem Handelsministerium vorbehaltenen Agenden des Staatsgarantie-Rechnungswesens.

Buschman Hugo, Freih. v., Inspector, mit Tit. u. Ch. eines Ob.-Insp., in der Abtheilung IV der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

(Die betreffenden Geschäftsstücke werden von dem Personale der Abtheilung IV der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen bearbeitet.)

Departement X.

Mitwirkung bei Berathung von legislatorischen Arbeiten; Erstattung von Rechtsgutachten; Vertretung des Handelsministeriums vor dem Reichsgerichte und dem Verwaltungs-Gerichtshofe; Mitwirkung bei den Arbeiten behufs Anlegung und Führung der Eisenbahnbücher für vom Staate gebaute oder erworbene Eisenbahnen.

Leddihn Wilhelm, Dr. jur., Minist.-Rath, R. d. eis. Kr. III. Cl., Mitgl. d. Beirathes d. k. k. Postsparcassenamtes, l. f. Com. b. d. Oest. Nordwestb., Südnorddeutschen Verbindungsb. u. Zittau-Reichenberger Bahn, dann b. d. Kaschau-Oderberger Bahn u. Ungar. Westbahn, endlich b. den k. k. Oesterr Staatsbahnen.

Schuster v. Bonnott, Edler v., Rudolf, Dr. jur., Minist.-Secr. l. f. Com. b. d. Mähr. Grenzbahn, b. d. Kolomeaer Localbahnen u. b. d. Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt, Stellvertr. d. l. f. Com. b. d. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft u. b. d. Eisenb. Lemberg-Bełzec (Tomaszów), Docent für Eisenbahnrecht a. d. Fortbildungsschule für Eisenbahn-Beamte.

Rudel Victor, Dr. jur., Minist.-Concipist.

Ministerial-Rechnungs-Departement.

Hawlisch Johann, Reg.-Rath, Rechn.-Director, R. d. F. J.-O., Bes. des gold. Verd.-Kr. m. d. Kr., R. d. frz. Ehrenleg., Mitgl. d. k. k. Centralcommission für die Weltausstellung in Chicago.

Hilfsämter.

Wieck Josef, R. d. gr. E.-O., Bes. d. ott. M.-O. IV., Hilfsämter-Oberdirector.

K. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Vorstand:

Lilienau Rudolf, Freih. v., Minist.-Rath extra statum des Handelsministeriums, mit Tit. u. Ch. eines Sectionschefs, R. d. L.-O. u. d. eis. Kr. III., Cmdr. d. k. jap. O. d. aufgeh. Sonne, Cmdr. d. sp. O. C. III., R. d. it. Kr.-O., l. f. Com. b. d. Südb.-Gesellsch. u. b. d. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn.

Abtheilung I für Bau und Bahnerhaltung.

Vorstand-Stellvertreter:

Grünebaum Gustav, Ritter v., Ob.-Insp., mit Tit. u. Ch. eines Hofrathes, R. d. eis. Kr. III., Cmdr. d. serb. T.-O.

Inspectorat A/1, 2

1) für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Kronprinz Rudolf-Bahn, Staatsbahn Tarvis-Pontafel, Istrianer Staatsbahnen, Dalmatiner Staatsbahn, Niederösterr. Staatsbahnen, der Staatsbahnen Unterdrauburg-Wolfsberg und Mürzzuschlag-Neuberg, der Ungarischen Westbahn, sowie der Localbahnen Wittmannsdorf-Ebenfurth, Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg (Neudau), Laibach-Stein, Gleisdorf-Weiz und Eisenerz-Vordernberg;

ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Südbahn sammt Localbahnen, der Graz-Köflacher, Leoben-Vordernberger, Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter, Radkersburg-Luttenberger Bahn und der Localbahnen Cilli-Wöllan, Pöltschach-Gonobitz und Preding-Wieselsdorf—Stainz, dann der Bozen-Meraner Bahn und der Eisenbahn Wien-Aspang, ferner der Localbahnen Jenbach-Achensee, Wien (Schönbrunnerlinie)-Hietzing-Mödling und Hietzing—Ob.-St. Veit, Wien-Stammersdorf, Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf, Wien—Wr.-Neudorf, Mori-Arco-Riva der Steyrthalbahn, der Trambahn Innsbruck-Hall und der Strecke Meidling—Hauptzollamt der Wiener Verbindungsbahn, sowie der im Bau begriffenen Localbahnen Schrambach-Kernhof, Kapfenberg-Seebach-Au, Monfalcone-Cervignano, der Unterkrainer Localbahnen und der elektrischen Bahn Baden-Vöslau;

2) für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Kaiserin Elisabeth-Bahn, Donau-Uferbahn, Braunau-Strasswalchener Staatsbahn, Arlberg-Bahn, Vorarlberger Bahn, Kaiser Franz Josef-Bahn, Rakonitz-Protiviner Staatsbahn, Böhmisch-mährischen Transversalbahn, Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), sowie der Localbahnen Vöcklabruck-Kammer, Wels-Aschach, Asch-Rossbach, Potscherad-Wurzmes und Schwarzenau-Waidhofen a. d. T., ferner der Linien Chodau—Neudek, Elbogen—Neusattel, Kaschitz-Schönhof—Radonitz, Nusle—Modřan, St. Pölten - Tulln, Herzogenburg—Krems, Hadersdorf—Sigmundsherberg und Budweis-Salnau der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft;

ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Kremsthalbahn, der Linie Nezvěstic—Miröschau—Rokycan der Böhmischen Commercialbahnen, der Böhmischen Westbahn, Buschtěhrader Eisenbahn nebst Localbahn, der Kahlenberg-Eisenbahn incl. Dampftramway Linienwall-Nussdorferstrasse-Nussdorf, sowie der als Dampftramway betriebenen Strecken Westbahnlinie—Hütteldorf der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft, der Gaisbergbahn, der Drahtseilbahn auf die Veste Hohensalzburg, der Salzkammergut-Localbahn nebst Zahnradbahn auf den Schafberg, der Mühlkreisbahn, der Drahtseilbahn auf das Belvedere und auf den Laurenziberg bei Prag, sowie der elektrischen Bahn vom Belvedere nach Baumgarten

(Bubenč), der kgl. Bayer. Staatsbahn Waldsassen-Eger-Asch und Eger—Grenze (Schirnding) und der kgl. Sächsischen Staatsbahn Eger-Voitersreuth, ferner des Baues der Localbahnen Wodňan-Prachatitz, Strakonitz-Winterberg und der im Bau begriffenen Localbahn Wels—Unter-Rohr.

Gerstenbrandt Camillo, Ob.-Insp., R. d. eis. Kr. III. u. Bes. d. Krgs.-Med.
Svoboda Carl, Insp.
Keller Heinrich, Com.
Zhuber v. Okróg Hans, Com.-Adjct.
Bartuska v. Bartavár Emil, Com.-Adjct., Res.-Hptm., Bes. der Militär-Verd.-Med. a. r. B. u. d. Krgs.-Med.

Inspectorat A/3

für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Prag-Duxer Bahn sammt Localbahnen, der Dux-Bodenbacher Bahn, der Mährischen Westbahn und der Linien Böhmisch-Leipa—Niemes und Olmütz-Czellechowitz der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft;
ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Linien der Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft sammt Localbahnen, der Localbahn Swolenowes-Smečna, Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn sammt Localbahnen, Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Localbahn Kuttenberg—Stadt Kuttenberg, der Linien Močowitz-Časlau - Zawratetz-Třemošnic sammt Abzweigung und Königshan—Schatzlar der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, der Staatsbahnstrecke Bodenbach—Reichsgrenze, der Zittau-Reichenberger Bahn, dann der in Oesterreich liegenden Theile der kgl. Sächsisch-Südlausitzer Staatsbahn und der Strecke Halbstadt—Sorgau, ferner der Strecken Nimburg—Jičin, Königgrätz—Wostroměř nebst Abzweigungen und Smidař—Hochwessely der Böhmischen Commercialbahnen, der Localbahnen Reichenberg-Gablonz und Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha sowie der Brünner Stadtbahn, ferner der im Bau begriffenen Localbahn von Častolowitz über Reichenau nach Sollnitz (Kwassnei) und der Fortsetzung der Localbahn Reichenberg-Gablonz über Tannwald und Polaun zur Landesgrenze bei Neuwelt.

Rühl Theodor, Insp., Bes. d. Krgs.-Med.
Pelnař Anton, Com.
Post Gustav Adolf, Com.-Adjct., Res.-Lieut.

Inspectorat A/4

für die Amtshandlungen im Sinne der Verordnung vom 15. Juli 1884, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezüglich der der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Galizischen Carl Ludwig-Bahn, Mährischen Grenzbahn, Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal, Galizischen Staatsbahnen, der Localbahn Jasło-Rzeszów, Erzherzog Albrecht-Bahn sammt Localbahn Dolina-Wygoda, der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn, der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, der Bukowinaer Localbahnen, der Kolomeaer Localbahnen, der Localbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów), der Linie Hannsdorf—Ziegenhals der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft;
ferner für die Ueberwachung des Baues und der Bahnerhaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der zugehörigen Nebenlinien, der Ostrau-Friedlander Bahn, der Neutitscheiner Localbahn und jener von Stauding nach Stramberg, der Wiener Verbindungsbahn (Strecke Hauptzollamt—Nordbahn), Mährisch-schlesischen Centralbahn und Kaschau-Oderberger Eisenbahn, ferner der im Bau begriffenen Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka.

Michalowski Jaroslaw, Ritter v., Insp.
Rybicki Stanislaus, Ritter v., Com.
Mikuli Jacob, Ritter v., Com.-Adjct.

Brücken-Bureau A/5

für die Erledigung aller auf den Bau und die Erhaltung der Brücken und Wasserbau-Anlagen Bezug nehmenden Geschäfte, sowie zur Begutachtung aller sonstigen neuen Constructionen, Festigkeitsberechnungen aller Art, neuen Theorien, Erfindungen etc.

Schulz Franz, Reg.-Rath und Ob.-Insp., R. d. eis. Kr. III. (Zugleich Referent f. Bahnerhaltung und mit der Vorrevision der Acten der Abtb. I betraut.)
Leber Max, Edler v., Insp., mit Tit. u. Ch. eines Ob.-Insp., Bes. d. gr. gold. Med. m. d. Ah. Wahlspruche, Comdr. d. belg. Leop.-O., Off. d. frz. Ehrenleg. u. R. d. kgl. span. Ord. Carl's III. (Zugleich mit dem Referate f. electrotechnische Angelegenheiten und mit der Begutachtung von Anlagen hydrotechnischer Natur betraut.)
Follhofner Johann, Com.
Wurth Carl, Com.-Adjct.

Bureau für Oberbau und mechanische Einrichtung A/6

für die Begutachtung der Stationsanlagen, der Centralstellanlagen und der den Bau und die Erhaltung des Oberbaues und der mechanischen Einrichtungen betreffenden Projecte und Eingaben.

Zugetheilt: Perner Franz, Ob.-Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Etmayer Victor, Ing. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Bureau für Hochbau A/7

für die Begutachtung der den Hochbau und dessen Erhaltung betreffenden Projecte und Eingaben im Einvernehmen mit dem betreffenden Inspectorate.

(Unbesetzt. Die betreffenden Agenden werden von den Inspectoraten A/1—A/4 besorgt.)

Trassirungs-Bureau A/8

für alle Trassirungsarbeiten und zugehörigen Projectsverfassungen, sowie die Prüfung der von Privaten vorgelegten Projecte neuer Linien (letzteres im Einvernehmen mit dem betreffenden Inspectorate).

Dostal Wilhelm, Reg.-Rath u. Ob.-Insp., R. d. eis. Kr. III., Cmdr. d. serb. T.-O.
Steiner Moriz, Insp.
Gottsleben Ferdinand, kais. Rath u. Com., Off. d. serb. T.-O.
Wollmann Franz, Com.-Adjct., Res.-Lieut.
Zugetheilt: Kramer Eduard, Insp. d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen.
Lode Alois, k. k. Baurath, pens. Ob.-Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Zugetheilt: Weeber Leo, Ob.-Ing. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Chabert-Ostland Constantin, Ritt. v., Ing. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Seemiller Anton, prov. Ing.
Dub Josef, prov. Ing.
Mittler Carl, prov. Ing.
Kron Friedrich, prov. Ing.
Bernuth v., Nicolaus, prov. Ing.
Schulz Franz, prov. Ing.
Welhartizki Carl, prov. Ing.
Gaertner Emil, prov. Ing.
Mendl Emil, prov. Ing.
Prochazka Carl, prov. Ing.-Stellvertr.
Hora Johann, prov. Ing.-Assistent.
Michna Alois, prov. Ing.-Assistent.
Sandig Leon, prov. Ing.-Assistent.
Blumenthal Bernhard, prov. Ing.-Assistent.
Boehm Franz, prov. Zeichner.
Kiowsky Carl, prov. Zeichner.
Wolny Rudolf, prov. Zeichner.
Müller Rudolf, prov. Zeichner.
Katholitzky Paul, prov. Zeichner.
Janoušek Franz, prov. Zeichner.
Zimmermann Robert, techn. Diurnist.

Bureau für die Ueberwachung des Baues neuer Privatbahnen A/8 B.U.

Granzner Franz, k. k. Baurath u. Insp., R. d. F. J.-O.

Bureau für die Agenden der Wiener Stadtbahn.

Doppler Adolf, k. k. Oberbaurath, Ob.-Insp. d. k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, R. d. F. J.-O.,
Werner Carl, Insp.
Prasch Narcis, prov. Ing.
Suska Anton Carl, prov. Ing.
Presser David, prov. Zeichner.
Kappel Wenzel, prov. Zeichner.

Bauleitung Eisenerz-Vordernberg.

für die Abwicklung des Baugeschäftes dieser der Oesterr.-Alpinen Montan-Gesellschaft concessionirten Linie.

Seidl Josef, Ob.-Ing. } d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen.
Stächelin Albert, Ing. }
Löffler Adalbert, prov. Beamte.

Abtheilungen II—V.

Vorstand-Stellvertreter:

Buschman Max, Freih. v., Dr. jur., Reg.-Rath u. Ob.-Insp.

Abtheilung II für Verkehr und Zugförderung.

Heindl Franz, Reg.-Rath u. Ob.-Insp., R. d. F. J.-O.

Inspectorat B/1, 2

für die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Zugsverkehres, des Signalwesens und für die Ueberprüfung der Fahrordnungen sämmtlicher Bahnen südlich der Donau (die südlich der Donau gelegenen Theilstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr.-Nordwestbahn und der Linie Wien—Stammersdorf der Dampftramway vorm. Krauss & Co. ausgenommen), ferner der nördlich der Donau in Nieder- und Oberösterreich, sowie in Böhmen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Bahnlinien (die Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn ausgenommen), der Buschtěhrader Bahn, Böhmischen Westbahn, der Linie Nezvestic-Miröschau-Rokycan der Böhmischen Commercialbahnen und der Mühlkreisbahn.

Eisenbach Franz, Ritter v., Insp., Bes. d. Krgs.-Med.
Schöbl Josef, Insp., Bes. d. Krgs.-Med.
Bayer Heinrich J. F., Insp.

Inspectorat B/3, 4

für die Ueberwachung des technischen Betriebes, des Zugsverkehres, des Signalwesens und für die Ueberprüfung der Fahrordnungen sämmtlicher nicht in das Inspectorat B/1, 2 fallenden Bahnlinien.

Schwarz Franz, Edler v., Ob.-Insp., R. d. F. J.-O. u. d. r. A.-O. III. Cl.
Swoboda Eduard, Insp.
Kapitain Theodor, Com.

Bureau B/5

für Maschinen- und Zugförderungswesen, für die Ueberwachung des Baues und der Instandhaltung des Fahrparkes sämmtlicher österr. Eisenbahnen.

Glück Julius, Ob.-Insp., R. d. F. J.-O.
Klug Franz, Insp., R. d. F. J.-O.
Nischer-Falkenhof Carl, Ritter v., Com.
Siegmund Carl, Com.
Zamazal Camillo, Com.-Adjct., Res.-Marine-Maschinenbau- u. Betr.-Ing. II. Cl.

Central-Bureau B/6

für das Verkehrswesen, für das Fahrordnungswesen wegen Vorbereitung und Mitwirkung bei den Fahrplan-Conferenzen, Prüfung der Fahrpläne rücksichtlich der in diesen und in den Fahrplan-Conferenzen festgesetzten Vereinbarungen rücksichtlich der Zugsanschlüsse, für Kriegsfahrordnungen und Militär-Angelegenheiten, für das Verkehrs-, Signalisirungs- und Instructionswesen auf sämmtlichen Eisenbahnen, überhaupt für alle Agenden, welche einer einheitlichen Behandlung bedürfen.

Wächtler Gustav, Ob.-Insp., R. d. F. J.-O.
Seling Eduard, kais. Rath u. Insp., Bes. d. g. Medaille m. d. Allerh. Wahlspruche u. d. Krgs.-Med., R. d. russ. St.-O. III. u. d. ital. Kr.-O., Bes. d. nass. Ad.-O.
Rietsch Friedrich, Insp.
Planker-Klaps Emil, Ritter v., Com., R. d. rum. Kr.-O., Bes. d. Marianer Kr.
Zugetheilt: Kreysa Franz, Ob.-Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Abtheilung III für commerciellen Betrieb.

Buschman Max, Freih. v., Dr. jur., Reg.-Rath u. Ob.-Insp., R. d. eis. Kr. III., Comth. II. d. sächs. Albr.-O., l. f. Com. b. d. Ersten ungar.-galiz. Eisenb., Mitglied der k. k. Centralcommission für die Weltausstellung in Chicago, Ausschussrath des Club österr. Eisenbahnbeamten.

Inspectorat C/1

für sämmtliche Bahnen südlich der Donau, mit Ausnahme der südlich der Donau gelegenen Theilstrecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr. Nordwestbahn; ferner für die nördlich der Donau in Nieder- und Oberösterreich, sowie in Böhmen der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstehenden Linien, für die Buschtěhrader Bahn, Böhmische Westbahn und die Dampftramway Wien-Stammersdorf, bezw. Floridsdorf—Gross-Enzersdorf.

Borový Franz, Insp.
Reghem Carl, Insp., R. I. d. kgl. sächs. Albr.-O.
Bardas Arnold, Com.

Inspectorat C/2

für sämmtliche nicht in das Inspectorat C/1 fallende Bahnlinien.

Zugetheilt: Westermayer Moriz, Ob.-Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Horack Johann, Insp.
Kuntczofsky Carl, Insp.
Pichler v. Deeben Eduard, Edler v., Com.-Adjct.
Zugetheilt: Ressig Alfred, Statth.-Concipist.

Referat für allgemeine Angelegenheiten.

Borový Franz, Insp.

Abtheilung IV für Staatsgarantie-Rechnungswesen.

Buschman Hugo, Freih. v., Insp. mit Tit. u. Ch. eines Ob.-Insp., Referent der Garantie-Rechnungs-Commission.
Stöller Carl, Insp.
Kaisler Adolf, Insp., R. d. F. J.-O.
Pirek Franz, prov. Ing.
Zugetheilt: Pistor Arwed, Reichsritter v., Insp. der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Hauptmann i.P.
Weck Franz, Ob.-Ingenieur der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.
Engelsberg Emil, Ob.-Revident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Stella Julius, Ob.-Revident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Abtheilung V für allgemeine Verwaltung.

Wraschtil Wilhelm, Ob.-Insp., R. d. F. J.-O.
Breisky Carl, Insp., Bes. d. Militär-Verd.-Med. a. r. B. u. d. Krgs.-Med., Aufsichts-Com. b. d. berufsgenossenschaftl. Unfall-Versicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen.
Leon August, Reichsritter v., Com., Bes. d. Krgs.-Med.
Baron Robert, Com., Bes. d. Krgs.-Med.

Hilfsämter.

Landskron Ferdinand, Hilfsämter-Directions-Adjct., Leiter.

Archiv.

Skrzeszewski Friedrich, Ritter v.

Materialverwaltung.

Pohl Ferdinand.

Rechnungs-Departement.

Trudak Wilhelm, kais. Rath, Rechn.-Rath, Bes. d. Krgs.-Med.
Kroczak Friedrich, Rechn.-Revident, Landw.-Hptm.
Dwořak Max, Rechn.-Official.
Piffl Hermann, Rechn.-Official.

In anderweitiger Verwendung:

Kral Anton, Ob.-Insp., R. d. F. J.-O. u. d. hannov. E.-A.-O., in Verwendung b. d. k. k. General-Direction d. Oesterr. Staatsbahnen.
Walzel Adolf, Com., Ritter d. ital. Kr.-O., in Verwendung im statist. Bureau des k. k. Handelsministeriums.
Jarsch Theodor, Ritter v., Com., in Verwendung b. d. Verwaltung der Dampfschiffahrts-Gesellsch. des Oesterr. Lloyd.
Brachetti Josef, Com.-Adj., in Verwendung b. d. k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Landesfürstliche Commissäre

einschliesslich der auf Grund des Gesetzes vom 13. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, bestellten Regierungs-Commissäre.

Bei der Achenseebahn-Gesellschaft: Dr. Carl Weber, Bezirkscommissär in Salzburg.
Bei der Localbahn Asch-Rossbach: Dr. Carl Freiherr von Banhans, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Josef Graf Thun-Hohenstein, Bezirkshauptmann in Teplitz.
Bei der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft: Alfons v. Glaser, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei den Böhmischen Commercialbahnen: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Camill Kuranda, Sectionsrath im Handelsministerium.
Bei der Böhmischen Nordbahn: Carl Maschka, Statthaltereirath in Prag, Stellvertreter: Emil Janda, Statthaltereirath in Prag.
Bei der Böhmischen Westbahn: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Camill Kuranda, Sectionsrath im Handelsministerium.
Bei der Bozen-Meraner Bahn: Dr. Josef Ritter v. Küchler, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Oskar Freiherr v. Pusswald, Ministerial-Concipist im Handelsministerium.
Bei der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft: Max Schön, Bezirkscommissär in Brünn.
Bei den Bukowinaer Localbahnen: Felix Krzesniowski, Regierungs-Secretär in Czernowitz.
Bei der Buschtěhrader Eisenbahn: Josef Stummer, Statthaltereirath in Prag.
Bei der Localbahn Cilli-Wöllan (Regierungs-Commissär derzeit unbesetzt.)
Bei der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.: Dr. Carl Ritter Rumler v. Aichenwehr, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Dux-Bodenbacher Eisenbahn: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Anton Gustav Müller, Statthaltereirath in Prag.
Bei der Localbahn Eisenerz-Vordernberg: Dr. August Weeber, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn: Dr. Max Freiherr v. Buschman, Regierungsrath und Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.
Bei der Erzherzog Albrecht-Bahn: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Ministerial-Secretär im Handelsministerium. Stellvertreter: Alfons v. Glaser, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Localbahn Fehring-Fürstenfeld: Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz. Stellvertreter: Dr. Siegfried Ritter Manger v. Kirchsberg, Bezirkscommissär in Graz.
Bei der Localbahn Fürstenfeld-Hartberg (Neudau): Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz.
Bei der Gaisbergbahn-Gesellschaft: Ludwig Sauter, Regierungsrath in Salzburg.
Bei der Galizischen Carl Ludwig-Bahn: Ludwig Wrba, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Theodor Haberer, Ministerialrath im Handelsministerium.
Bei der Localbahn Gleisdorf-Weiz: Dr. Eugen Netoliczka, Statthaltereirath in Graz.
Bei der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft: Dr. Martin Ruch, Ober-Bergcommissär bei der k. k. Berghauptmannschaft in Wien.
Bei der Actiengesellschaft der Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha: Dr. Zdenko Ritter v. Forster, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Kahlenberg-Eisenbahn (System Rigi): Josef An der Lan v. Hochbrunn, Ministerialrath im Handelsministerium.
Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Dr. Emil Hardt, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium.
Bei den Kolomeaer Localbahnen: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Kremsthalbahn-Gesellschaft: Friedrich Hauer, Statthaltereirath in Linz.
Bei der Kuttenberger Localbahn als Regierungs-Commissär: Dr. Franz Ritter von Komers, Statthalterei-Secretär in Prag.
Bei der Localbahn Laibach-Stein: Dr. August Weeber, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów): Johann Kapf, Ministerialrath im Finanzministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft: Johann Kapf, Ministerialrath im Finanzministerium. Stellvertreter: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Leoben-Vordernberger Bahn: (derzeit unbesetzt.)
Bei der Mährischen Grenzbahn: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnott, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Mährisch-schlesischen Centralbahn: Camill Kuranda, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Alfons v. Glaser, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Mährischen Westbahn (Prossnitz-Trübau): Rudolf v. Amberg, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Actiengesellschaft der Localbahn Mori-Arco-Riva: Josef Ebner, Bezirkshauptmann in Bozen.
Bei der Mühlkreisbahn-Gesellschaft: Friedrich Hauer, Statthaltereirath in Linz.
Bei der Neutitscheiner Localbahn: Adam Graf Romer, Bezirkshauptmann in Neutitschein.
Bei der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft: Dr. August Weeber, Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium.
Bei der Oesterr. Nordwestbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Adalbert Hofmann, Ministerialrath im Handelsministerium.
Bei der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. August Weeber, Ministerial-Vice-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen: Dr. Johann Ritter v. Bažant, Sectionschef im Handelsministerium.
Bei der Ostrau-Friedlander Eisenbahn: Rudolf v. Amberg, Ministerial-Vice-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau): Guido Töply, Statthaltereirath i. P. in Prag.
Bei der Localbahn Potscherad-Wurzmes: Rudolf Keller, Statthalterei-Secretär in Prag.
Bei der Prag-Duxer Eisenbahn: Alois Hofmann, Statthaltereirath in Prag. Stellvertreter: Dr. Eugen Lippich, Sectionsrath im Handelsministerium.
Bei der Localbahn Radkersburg-Luttenberg Dr. Robert Sturm, Ministerial-Vice-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Localbahn Reichenberg-Gablonz: Emil Ritter Krticzka v. Jaden, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.
Bei der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Ludwig Sauter, Regierungsrath in Salzburg.
Bei der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft: Ludwig Sauter, Regierungsrath in Salzburg.
Bei der Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a. d. Thaya: Franz Josef Nagy v. Somlyo, Statthalterei-Secretär und Leiter der Bezirkshauptmannschaft in Waidhofen a. d. T.
Bei der Stauding-Stramberger Localbahn: Adolf Weselsky, Bezirkshauptmann in Kremsier.
Bei der Localbahn Strakonitz-Winterberg: Dr. Carl Freih. v. Banhans, Ministerial-Vice-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Steyrthalbahn-Gesellschaft: Hugo Ritter v. Hebenstreit, Bezirkshauptmann in Steyr. Stellvertreter: Anton Rossi, Bezirkscommissär in Steyr.

Bei der Südbahn-Gesellschaft: Rudolf Frh. v. Lilienau, Ministerialrath extra statum des Handelsministeriums, mit Tit. u. Ch. eines Sectionschefs, Vorstand der General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Stellvertreter: Dr. Zdenko Ritter v. Forster, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Adalbert Hofmann, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft: Michael Frh. v. Kast, Ministerial-Concipist im Handelsministerium.

Bei der Ungarischen Westbahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Actiengesellschaft der Unterkrainer Bahnen: Dr. Zdenko Ritter v. Forster, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Localbahn Vöcklabruck-Kammer als Regierungs-Commissär: Dr. Robert v. Welser, Bezirkshauptmann in Vöcklabruck.

Bei der Localbahn Wels-Aschach: Alexander Fischer, Bezirkshauptmann in Wels.

Bei der Eisenbahn Wien-Aspang: Dr. Josef Ritter von Küchler, Sectionsrath im Handelsministerium. Stellvertreter: Oscar Frh. v. Pusswald, Ministerial-Concipist im Handelsministerium.

Bei den Wiener Localbahnen: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn: Rudolf Freiherr v. Lilienau, Ministerialrath extra statum des Handelsministeriums, mit Tit. u. Ch. eines Sectionschefs, Vorstand der General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Stellvertreter: Dr. Carl Rumler Ritter v. Aichenwehr, Ministerial-Vice-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Eisenbahn Wittmannsdorf-Leobersdorf-Ebenfurth: Theodor Hanke Edler v. Hankenberg, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Zittau-Reichenberger Bahn: Dr. Wilhelm Leddihn, Ministerialrath im Handelsministerium.

Bei der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft: Dr. Josef Ritter v. Küchler, Sectionsrath im Handelsministerium.

Bei der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt: Dr. Rudolf Schuster Edler v. Bonnot, Ministerial-Secretär im Handelsministerium. Stellvertreter: Dr. Carl Rumler Ritter v. Aichenwehr, Ministerial-Vice-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Berufsgenossenschaftlichen Unfalls-Versicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen: Carl Breisky, Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Dr. Johann Ritter v. Bažant, Sectionschef im Handelsministerium. Stellvertreter: Max Zerboni di Sposetti, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd: Ernst Becher, Präsident der Seebehörde in Triest. Stellvertreter: Natalis Ebner v. Ebenthal, Sectionsrath im Handelsministerium, und Dr. Franz Freiherr Strobach v. Kleisberg, Rath der Seebehörde in Triest.

Bei der Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft: Dr Mauriz Rössler, Ministerial-Secretär im Handelsministerium.

Bei der Società di navigazione a vapore Trieste-Istria: Dr. Peter Ritter v. Rešetar, Ministerial-Secretär im Handelsministerium, in Verwendung bei der k. k. Seebehörde in Triest.

Bei der Dampfkessel-Untersuchungs- und Versicherungs-Gesellschaft: Dr. Alexander Poppovič, Ministerial-Concipist im Handelsministerium.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
" das Deutsche Reich . . . 25 Mark
" das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 12. | Wien, 31. Jänner 1893. | VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von der Station Radkersburg zur steiermärkischen Landesgrenze in der Richtung gegen Bellatinz-Alsó-Lendva.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Realitätenbesitzer und Bürgermeister der Stadt Radkersburg Johann Reitter im Vereine mit dem Advokaten K. Lajos Mihaly in Alsó-Lendva die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von der Station Radkersburg zur steiermärkischen Landesgrenze in der Richtung gegen Bellatinz-Alsó-Lendva im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 13. Jänner 1893. Z. 63.188 ex 1892.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Stadt Netolitz zur Station Nakři-Netolitz der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Ottokar Kudrna, Advokaten in Netolitz, und Consorten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Stadt Netolitz zur Station Nakři-Netolitz der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 16. Jänner 1893. Z. 64.872 ex 1892.

Kundmachung.

In Durchführung des mit dem Gesetze vom 25. November 1891 (R.-G.-Bl. Nr. 164) genehmigten Uebereinkommens vom 30. Juni 1891, betreffend den Ankauf der k. k. privilegirten galizischen Carl Ludwig-Bahn durch den Staat wird Nachstehendes bekannt gemacht:

Nach § 3, Absatz d), des Uebereinkommens werden vom 31. Jänner 1893 angefangen die noch unverlost im Umlaufe befindlichen Actien der k. k. privilegirten galizischen Carl Ludwig-Bahn im Nominalbetrage von 210 fl. ö. W. durch Abstempelung Seitens der k. k. Staatsverwaltung in Staatsschuldverschreibungen umgewandelt, welche mit halbjährig 5 fl. ö. W. ohne jeden Steuer-, Stempel- und Gebührenabzug verzinst und vom 1. Jänner 1900 angefangen innerhalb längstens 90 Jahren zum vollen Nennwerthe gleichfalls ohne jeden Steuer-, Stempel- und Gebührenabzug rückgezahlt werden.

Zum Behufe der Abstempelung der Actien sind dieselben bei der k. k. Staatsschuldencassa in Wien mittelst Consignation gegen Empfang eines Casserückscheines zu überreichen.

Die Consignation ist in duplo auszufertigen.

Die erforderlichen Blanquette werden von der k. k. Staatsschuldencasse unentgeltlich verabfolgt.

Die zur Abstempelung überreichten Actien werden nach durchgeführter Amtshandlung der Partei gegen Einlegung des Casserückscheines wieder erfolgt, und wird der Zeitpunkt dieser Erfolgung durch die k. k. Staatsschuldencasse bekanntgegeben werden.

Wien, am 18. Jänner 1893.

Die k. k. Direction der Staatsschuld. **Die k. k. priv. galizische Carl Ludwig-Bahn in Liquidation.**

Betriebsergebnisse der Tramways in Grossbritannien im Jahre 1892.

Theils in Folge der Fusion mehrerer Gesellschaften unter gleichzeitiger Reduction des Anlagecapitals, theils in Folge anderer Veränderungen in den Besitzverhältnissen hat sich das gesammte in Tramways investirte Capital von 13,596.297 Pf. St. im Jahre 1891 auf 13,571.000 Pfund Sterling im Jahre 1892 verringert. Auf den verschiedenen, im Ganzen eine Länge von nur 946 engl. Meilen (1522 km) besitzenden Betriebsnetzen wurden im Verwaltungsjahre 1892 nicht weniger als 581,678.000 Fahrgäste befördert, d. i. 16,057.000 mehr als im Vorjahre. Die Eisenbahnen Grossbritanniens, welche insgesammt eine Länge von 20.191 Meilen (32.487 km) besitzen, haben in der gleichen Periode nicht mehr als 845,464.000 Reisende befördert.

Die Betriebskosten der Tramways betragen im Durchschnitte 80 pCt., während jene der Eisenbahnen durchschnittlich 55 pCt. der Einnahmen betragen,

Trotz dieser höheren Betriebskosten stellt sich die Verzinsung des in den Tramways investirten Capitals auf durchschnittlich 5 pCt. gegen 4 pCt. bei den Eisenbahnen, was sich aus den wesentlich höheren Baukosten der letzteren Anlagen erklärt.

Bisher hat die Betriebführung mittelst Pferden noch weitaus die Oberhand behalten; die Anzahl der verwendeten Locomotiven hat sich sogar im Jahre 1892 von 579 auf 534, somit um 45 Stück vermindert.

Auch die elektrische Traction hat in Grossbritannien noch geringe Fortschritte gemacht, da die einfache und billigere oberirdische Leitung des Stromes wenig Anklang wegen ihres unschönen Aussehens findet.

Die Anlagekosten und Betriebsergebnisse der Tramways stellten sich in den Jahren 1891 und 1892 wie folgt:

	1892	1891
Bahnlänge . . . . . Meilen	946	963
Genehmigtes Anlagecapital:		
Actien . . . . £.	11,475.323	12,344.631
per Meile . . . . „	12.130	12.819
Obligationen . . . . . . „	5,725.917	5,565.178
per Meile . . . . „	6.053	5.779
Im Ganzen . . . . . . „	17,201.240	17,909.809
per Meile . . . . „	18.183	18.598
Eingezahltes Anlagecapital „	13,571.000	13,596.297
per Meile . . . . „	14,346	14.119
Hievon verausgabt für Betriebslinien . . . . . „	10,614.437	10,808.468
per Meile . . . . „	11.220	11.224
dto. für Linien im Bau . . „	73 718	89.309
Verausgabt für Pferde . . „	833.841	842.237
per Pferd . . . . „	29	29
Verausgabt für Locomotiven „	394,654	422.598
per Locomotive . . . „	739	730
Verausgabt für Wagen . . „	658.946	676.421
per Wagen . . . . . . „	163	166
Verausgabt für Abgaben, Steuern etc. . . . . . „	710.754	728.664
per Meile . . . . „	751	757
Verausgabt für sonstige Auslagen . . . . . . „	583.884	594.953
per Meile . . . . „	617	618
Gesammtes verausgabtes Capital . . . . £.	13,870.234	14,162.650
dto. per Meile . . . . . . „	14.662	14.707

	1892	1891
Anzahl der in Betrieb stehenden		
Pferde	29.699	29.012
Locomotiven	534	579
Wagen	4.020	4.067
Einnahmen		
aus dem Personenverkehre £.	3,392.120	3,297.386
per Meile . . . . „	3.582	3.424
aus dem Gepäcks- und Postverkehre . . . . . . „	15.279	15.196
per Meile . . . . „	16	16
aus dem Vieh- und sonstigen Güterverkehre . . . . „	8,834	9.181
per Meile . . . . . . „	9	9
Totaleinnahmen einschliesslich diverser Einnahmen . . . . „	3,531.431	3,429.686
per Meile . . . . „	3.729	3.562
Ausgaben im Ganzen . . „	2,853.356	2,630.929
per Meile . . . . „	3.013	2.732
Percent der Einnahmen . .	80·8	76·7
Reineinnahmen		
im Ganzen . . . . £.	678.075	798.757
per Meile . . . . „	716	830
Percent der Einnahmen . .	19 2	23·3

Die Zunahme der Betriebskosten ist darauf zurückzuführen, dass der Winter von 1891 auf 1892 sehr streng war und viele Ausgaben für Schneesäuberung erforderte, ferner dass die Löhne eine Steigerung erfuhren.

Die Kosten der Bahnerhaltung stellten sich bei den Tramways im Durchschnitte auf 189 Pf. St. per Meile, während jene der englischen Bahnen durchschnittlich 360 Pf. St. per Meile in der gleichen Periode betrugen. Bei den Dampftramways hat auch die Steigerung der Kohlenpreise zur Vergrösserung der Betriebskosten beigetragen. Das Detail der Ausgaben stellte sich wie folgt:

Ausgaben	1892	1891
Für Bahnerhaltung . . . . . £.	178.089	174.820
per Meile . . . . „	189	182
Für Locomotivkraft . . . . „	130.756	136.497
per Maschine . . . . . „	246	236
Für Pferde . . . . „	1,051.827	927.430
per Pferd . . . . „	36	32
Für Maschinenreparatur . . „	53.800	53.209
per Maschine . . . . . „	101	92
Für Erneuerung des Pferdestandes . . . . „	154,195	144.241
Für Wagenreparatur . . . „	130.659	118.577
per Wagen . . . . . . „	32	29
Verkehrsausgaben . . . . . „	811.605	727.681
per Meile . . . . „	858	755
Allgemeine Ausgaben . . . „	82.581	84.577
per Meile . . . . „	87	88

Der noch verbleibende Rest an Ausgaben entfällt auf Steuern, Taxen, Miethzinse, Entschädigungen für Unfälle (25.519 Pf. St. im Jahre 1892), ferner auf sonstige gesetzliche Lasten und diverse Ausgaben.

Im Jahre 1892 betrug die Leistung aller Wagen während des ganzen Jahres 70,018.365 Meilen, gegen 67,934.004 Meilen im Jahre 1891.

[„Railway News".]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 189. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 26. Jänner befindet sich im Einlaufe eine Zuschrift Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers, in welcher dieser mittheilt, dass er den Gesetzentwurf, betreffend die Seemanns-Ordnung, zurückgezogen habe.

In der 190. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. Jänner interpelliren die Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen einer für den Verkehr gefährlichen Eisenbahnbrücke auf der Südtiroler Strecke der Südbahn.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende December 1892.) Mit Schluss des Monates December 1892 verblieben nach Abschlag der in diesem Monate dem öffentlichen Verkehre übergebenen schmalspurigen Localbahn Pöltschach—Gonobitz (15·0 km) der Steiermärkischen Landesbahnen 349·3 km Eisenbahnen in Bauausführung. Von denselben entfallen auf die Staatsbahnlinien Schrambach—Kernhof 25·7 km und Stanislau—Woronienka 96·0 km, zusammen 121·7 km, während der Privatbahnbau mit 227·6 km betheiligt erscheint, und zwar: die Salzkammergut-Localbahn bezüglich der Anschlussverbindung an die k. k. Staatsbahn in Ischl mit 3·8 km, bezüglich der Theilstrecke Strobl—Mondsee mit 22·8 km, und bezüglich der Zahnradbahn auf den Schafberg mit 5·8 km; die Unterkrainer-Bahnen mit 132·5 km; die Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft bezüglich der Verbindungscurve in Nimburg zwischen dem Staatsbahn- und dem Nordwestbahnhofe mit 1·2 km; bezüglich des zweiten Geleises in der Strecke Wilfleinsdorf—Bruck a. d. L. der Linie Wien—Bruck a. d. L. mit 2·5 km; die Oesterr. Nordwestbahn bezüglich des zweiten Geleises in der Strecke Tetschen—Laube der Linie Wien—Tetschen mit 1·0 km; die Localbahn Wels—Unterrohr mit 25·1 km; endlich die Localbahn Strakonitz—Winterberg mit 32·9 km. Die Zahl der durchschnittlich per Tag beim Eisenbahnbaue beschäftigten Arbeiter hat sich in Folge der für den Eisenbahnbau ungünstigen Jahreszeit von 10.042 auf 6238 vermindert. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 148.)

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Distanzsignal bei der Zweigbahn zum Neuhoffnungsschachte I nächst der Station Karbitz.) Bei der Zweigbahn zum Neuhoffnungsschachte I nächst der Station Karbitz wird ein Distanzsignal aufgestellt. [11. Jänner, Z. 1112.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Trinkwasserleitung in Horatitz.) In der Station Horatitz wird eine Trinkwasserleitung hergestellt. [28. December 1892, Z. 64.877.]

— (Linie Prag—Eger: Unterfahrung des Bahnkörpers in km 221·575 durch eine Wasserleitung.) Das Handelsministerium hat zur Unterfahrung des Bahnkörpers in km 221·575 der Strecke Dassnitz—Königsberg M. K. durch die aus dem Egerflusse zu der Briquettefabrik der Königsberger Kohlengewerkschaft führende Wasserleitung die Zustimmung ertheilt. [9. Jänner, Z. 60.989 ex 1892.]

— Kohlenhütte mit Handmagazin in der Station Prag [Smichow].) In der Station Prag (Smichow) wird für Zwecke der Firma E. Steiner & Comp. eine kleine Kohlenhütte mit Handmagazin errichtet. [16. Jänner, Z. 2363.]

Unterkrainer Bahnen. (Locomotivbetrieb zum Zwecke des Baumaterialien-Transportes.) Auf den Theilstrecken Laibach—Grosslupp von km 14·0—23·87 und Grosslupp-Gottschee von km 0·0—12·0 der Unterkrainer Bahnen wird bereits der provisorische Locomotivbetrieb zum Zwecke des Baumaterialien Transportes eingeführt. [G.-I.-Z. 1504.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Herstellung telephonischer Verbindungen.) Die Verwaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wird die nächst dem Wächterhause Nr. 58 an der östlichen Einfahrt der Station Wurzmes gelegene Signalhütte, sowie den Wächterposten Nr. 58a an der westlichen Einfahrt in die bereits zwischen dieser Station und dem Wächterposten Nr. 57 einerseits, bezw. Nr. 59, andererseits bestehende Telephonverbindung einschalten lassen. Weiters werden die Wächterposten an der Ein- und Ausfahrt der Station Udwitz-Görkau in die zwischen dieser Station und den Wächterposten Nr. 62, 63 und 64 bereit stehende Telephonverbindung einbezogen werden. Diese projectirten Telephonverbindungen haben den Zweck, zwischen der Station Wurzmes, sowie zwischen Udwitz-Görkau und den betreffenden Wächterposten jene rasche Verständigung zu ermöglichen, welche seit der Inbetriebsetzung der in diesen Stationen hergestellten Sicherungsanlagen bezüglich der localen Stellung und centralen Verriegelung der Weichen nothwendig wurde. Die k. k. General-Inspection hat die Einbeziehung der genannten Wächterposten in die bestehenden Telephonanlagen genehmigend zur Kenntniss genommen. [16. Jänner, G.-I.-Z. 23.032 ex 1892.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Segen-Gottes—Okřisko: Haltestelle Řipov.) Die als Personenhaltestelle activirte ehemalige Ladestelle Řipov hat dieselbe Bezeichnung, „Řipov“, erhalten. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 147 vom Jahre 1892, pag. 2241.) [5. Jänner, Z. 65.814 ex 1892.]

Verkehrsunterbrechungen und Behebung derselben.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Innsbruck):

26. Jänner. In der Strecke Langen—Bludenz wurde der Gesammtverkehr mit Zug 101 wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach):

27. Jänner. Verkehrsstörung in den Strecken Eisenerz und Krumpenthal und Glaslbremse—Vordernberg behoben. Strecke Erzberg—Glaslbremse wird am 28. Jänner wieder frei.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

26. Jänner. Gesammtverkehr in der Strecke Zagórzany—Neu-Zagórz eingestellt.

27. Jänner. In den Strecken Jaslo—Stroze, Zagórzany—Gorlice wurde der Gesammtverkehr, in der Strecke Jaslo—Rzeszów der Personenverkehr wieder aufgenommen.

29. Jänner. In den Strecken Jaslo—Neu-Zagórz wurde der Personenverkehr und in der Strecke Jaslo—Rzeszów der Güterverkehr wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

27. Jänner. Auf der Localbahn Bielitz—Kalwarya wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3323 wieder aufgenommen.

28. Jänner. In der Strecke Wigstadtl—Bautsch wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3326 wieder eröffnet.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft:

17. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste auf der Strecke Hütteldorf—Breitensee mit Zug 158 der Verkehr eingestellt werden. Der sodann zwischen Breitensee-Westbahnlinie aufrecht erhaltene Localverkehr wurde mit Zug 189 eingestellt.

18. Jänner. Verkehr in der Strecke Westbahnlinie—Breitensee mit den Zügen 30 und 82 wieder aufgenommen.

19. Jänner. Verkehr auf der ganzen Strecke Westbahnlinie—Hütteldorf wieder eröffnet.

23. Jänner. Wegen Schneeverwehung mussten die Züge 2 a ab Breitensee zur Westbahnlinie, Zug Nr. 9 von der Westbahnlinie nach Hütteldorf, die Züge Nr. 1, 17 und 25 von Breitensee nach Hütteldorf, und die Züge Nr. 2, 10, 18 und 26 von Hütteldorf nach Breitensee entfallen.

17. Jänner. Auf der Linie Sternwartestrasse—Nussdorf musste wegen Schneeverwehung der Verkehr mit Zug 240 ab Nussdorf und Zug 243 ab Sternwartestrasse eingestellt werden.

18. Jänner. Mit Zug Nr. 23 wurde der Verkehr ab Sternwartestrasse mit Zug 16 ab Nussdorf wieder aufgenommen.

6., 8., 15. und 22. Jänner. Auf der Flügelbahn Grinzingerstrasse—Heiligenstadt konnte der Verkehr wegen totaler Verwehung der Bahnstrecke nicht aufgenommen werden.

Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co.:

27. Jänner. Verkehr in der Strecke Wien—Mödling mit Zug 60 wieder eröffnet.

28. Jänner. In der Strecke Floridsdorf—Gr.-Enzersdorf wurde der Verkehr mit den Zügen 45 a und 44 a wieder eröffnet.

29. Jänner. Verkehr in der Strecke Gr.-Jedlersdorf—Stammersdorf mit Zug 16 eröffnet.

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen, (Localbahn Wien—Wr.-Neudorf):

21. Jänner. Personenverkehr zwischen Meidling Bahnhof und Wr.-Neudorf mit Zug 51 wieder eröffnet.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate December.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates December 1892 folgende neue Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. December die 9·1 km lange Theilstrecke Meinerzhagen—Marienheide im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction Elberfeld mit den Stationen Holzwipper (5·0 km) und Marienheide (9·1 km) für den öffentlichen Verkehr; diese Strecke bildet eine Fortsetzung der Bahnlinie Hagen—Brügge—Meinerzhagen und ist dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte in Hagen unterstellt; am 19. December die 6·21 km lange, an die Linie Gotha—Ohrdruf anschliessende Strecke Georgenthal—Tambach im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Georgenthal (bestehende Station), Georgenthal-Ort (Haltepunkt 1·67 km), Rodebachsmühle (Haltepunkt 3·24 km) und Tambach (Haltestelle 6·21 km); die Haltepunkte dienen dem Personen- und Gepäcksverkehre; die Haltestelle Tambach dagegen dem Gesammtverkehre exclusive der Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen; ferner am 20. December die 33·93 km lange Strecke Wriezen—Jädikendorf im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection Berlin für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Bahnhof Wriezen a. O. (bestehende Station), Haltepunkt Alt-Mädewits (3·62 km), Haltestelle Alt-Reetz (6·31 km), Bahnhof Zäckerick-Alt-Rüdnitz (13·81 km), Haltestelle Klemzow (20·64 km), Haltepunkt Gross-Wubiser (23·40 km), Haltestelle Butterfelde-Mohrin (26·77 km) und Bahnhof Jädickendorf (33·93 km;) die Bahnhöfe und Haltestellen dienen dem Gesammtverkehre, die Haltepunkte nur dem Personen- und Gepäcksverkehre.

b) In Sachsen: Am 1. December die 11·29 km lange Strecke Gera—Wünschendorf der kgl. Sächsischen Staatsbahnen für den öffentlichen Verkehr mit folgenden Verkehrsstellen und Entfernungen: Bahnhof Gera (bestehende Station), Bahnhof Gera-Pforten (1·82 km), Haltestelle Zwötzen (4·44 km), Haltestelle Liebschwitz (5·94 km) und Bahnhof Wünschendorf (11·29 km); die beiden Haltestellen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet, während der Bahnhof Gera-Pforten vorläufig nur dem vollen Güterverkehre dient.

c) In Bayern: Am 1. December die 9·460 km lange Localbahn Rohrbach-Klingenmünster der pfälzischen Eisenbahnen für den Gesammtverkehr mit folgenden Stationen und Entfernungen: Rohrbach (bestehende Station), Billigheim-Mühlhofen (3·628 km), Ingenheim-Appenhofen (4·806 km), Klingen (6·873 km) und Klingenmünster (9·460 km).

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate December.) Im Deutschen Reiche, und zwar in Preussen, wurden im Laufe des Monates December 1892 folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

Am 1. December der Haltepunkt Amtitz zwischen den Stationen Guben und Jessnitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Personenverkehr und die Haltestelle Menne zwischen den Stationen Bonnenburg und Warburg im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personenverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; am 10. December die Haltestelle Gross-Zschocher Preuss. Stsb. zwischen den Stationen Plagwitz-Lindenau und Knauthain im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt, welche bisher für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; am 15. December die Haltestelle Vinnhorst zwischen den Stationen Herrenhausen und Langenhagen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, für den Eil- und Frachtstückgutverkehr; der Haltepunkt Schönwiese zwischen den Stationen Soldau und Schläfken im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr; ferner die Haltestelle Penskowo zwischen den Stationen Samter und Wronke im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtet war, auch für den Eil- und Stückgutverkehr; endlich am 20. December die Haltestelle Kunersdorf zwischen den Stationen Vetschau und Cottbus im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr; die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist bis auf Weiteres ausgeschlossen.

Mecklenburg-Schwerin. (Project für den Bau von Nebenbahnen von Rostock nach Sülze und bis zur Landesgrenze bei Triebsees mit Abzweigung von Neu-Sanitz nach Tessin und von Schwerin über Gadebusch nach Rehna.) Wie wir dem „D. R.-A.“ entnehmen, hatte die Grossherzogliche Regierung die von den Ständen für den Bau der Nebenbahnen von Rostock nach Sülze und bis zur Landesgrenze bei Triebsees mit Abzweigung von Neu-Sanitz nach Tessin und von Schwerin über Gadebusch nach Rehna aus der Allgemeinen Landes-Recepturcasse zur Verfügung gestellte Landeshilfe von 20.000 Mk. per Kilometer angenommen, unter der Bedingung, dass auch für den in Folge des Baues dieser neuen Bahnen erforderlich werdenden Umbau der Bahnhöfe zu Schwerin und Rostock der Betrag von 212.000 Mk. aus allgemeinen Landesmitteln gewährt würde. Diese Bedingung ist Seitens der Ritterschaft abgelehnt worden. Die Grosherzogliche Regierung hat nunmehr, um den betreffenden Landestheilen die Vortheile einer Bahnverbindung ohne weitere Verzögerung zuzuwenden, beschlossen, die ihrerseits gestellte Bedingung fallen zu lassen, und dem engeren Ausschuss der Ritter- und Landschaft angezeigt, dass sie nunmehr die Seitens der Stände in Vorschlag gebrachte Landeshilfe acceptire. Im Uebrigen bestand über die Bedingungen des Baues der beiden Bahnlinien schon vorher Uebereinstimmung zwischen der Regierung und den Ständen. Die wesentlichste Voraussetzung ist, dass die Adjacenten ihrerseits das zum Bahnbau nothwendige Terrain unentgeltlich zur Verfügung stellen, bezw. die zum Erwerbe desselben im Wege des Enteignungsverfahrens erforderlichen Mittel aufbringen. Es wird daher die Fortführung der Angelegenheit jetzt vorwiegend von der eigenen Thätigkeit der Interessenten abhängen. Der Zeitpunkt der Inangriffnahme des Baues hängt von der Erledigung dieser Vorbedingung ab. Für die Ausführung der beiden Bahnprojecte ist ein fünfjähriger Zeitraum — bis zum 1. Juli 1898 — in Aussicht genommen. Die Reihenfolge der Inangriffnahme, welche durch die Erledigung der Terrainfrage wesentlich beeinflusst wird, steht zur Zeit noch nicht fest.

Italien. (Linie Genua—Ventimiglia.) Die nur 70 m lange schwierige Stelle, bei km 115·69 beginnend, welche in Folge Unterspülung durch sickernde Quellen im Gestein wiederholt Erdstürzen ausgesetzt war, wird jetzt einer gründlichen Verbesserung unterzogen. Die Sicherung des Dammes für den Bahnkörper erfordert eine grosse Längsrinne, sieben Querrinnen, welche in Höhe der Erdschicht des Anfanges bisheriger Felsstürze beginnen, nebst cementirtem Wasserfang und Abfluss und ferner den Bau einer niedrigen aber kräftigen Stützmauer mit breiter Kieshinterfüllung. Die besonders zu verrechnenden Kosten für diese an sich ziemlich einfachen Sicherungsarbeiten auf der kleinen Strecke sind immerhin auf 37.800 Lire veranschlagt.

— (Eisenbahn Corleone - Chiusa - Sclafani-S. Carlo.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat erachtet, dass für das Project für eine schmalspurige Localbahn mit 0·95 m Spurweite von Corleone über Chiusa Sclafani nach S. Carlo, als Fortsetzung der im Betriebe befindlichen Linie Palermo—Corleone, die Concession und eine Staatssubvention von 3000 Lire pro Kilometer auf die Dauer von 70 Jahren ertheilt werden könne. Die projectirte Linie, welche eine Länge von 37·672 km haben wird, kostet 4,420.000 Lire und wird den Orten Campofiorito, Contessa, Bisacquino, Palazzo Adriano, Chiusa Sclafani, Giuliano und S. Carlo dienen, indirect aber auch den Gemeinden Burgio, Lucca Sicula, Villafranca, Calamonacci, Caltabellotta, Sambuca und S. Margherita, mit einer Gesammtbevölkerung von 52.500 Einwohnern. Es sind 7 Stationen projectirt, und zwar: Campofiorito, Contessa-Tortellina, Bisacquino-Palazzo-Adriano, Chiusi, Sclafani-Giuliano, S. Carlo und Censiti.

— (Localbahn Alcamo-Castellamare del Golfo.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat das von den Brüdern Borusso für eine schmalspurige Eisenbahn Alcamo-Castellamare del Golfo aufgestellte Project geprüft und die Ertheilung der Concession, jedoch ohne Staatssubvention, als zulässig ausgesprochen. Die projectirte Linie hätte eine Länge von 10·710 km, einen Minimalcurvenradius von 200 m und eine Maximalsteigung von 40 pro mille. Die in Aussicht genommenen Stationen sind drei: Alcamo, Foce und Castellamare; überdiess eine Haltestelle Scampate. Die Kosten sind einschliesslich des rollenden Materiales auf 1,000.000 Lire veranschlagt.

— (Dampftramway der Provinz Verona.) Die Actiengesellschaft für Tramways und Eisenbahnen hat dem Bürgermeister von Verona ein Project für den Bau und Betrieb eines Tramwaynetzes mit mechanischer Förderung, welches Verona

mit den Hauptcentren der Provinz verbinden soll, vorgelegt. Die Linien wären: Verona—Villafranca—Valeggio, Verona—Grezzana Belloni, Verona—Bussolengo—Garda. Das Netz würde 80 km umfassen und sämmtliche Linien würden von einer Centralstation in Verona auslaufen. Die Gesellschaft beansprucht eine Beisteuer seitens der Interessenten in der Höhe der Hälfte des Baucapitals. Die zwei Linien, welche die Val Pantena und den Gardasee berühren, werden reichlichen Naturgenuss darbieten.

— (Betrieb von Secundärbahnen.) Der Verein italienischer Localbahnen hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten zwei Denkschriften überreicht, welche theilweise solche Fragen betreffen, die in anderen Ländern bereits erprobt sind und sich bewährt haben. Die erste Denkschrift spricht sich über Bedingungen und Verhältnisse aus, welche in einem Gesetze, bezw. einer Betriebsordnung für Eisenbahnen secundärer und örtlicher Bedentung zu beachten sein würden; die zweite enthält Andeutungen bezüglich vereinfachter Verwaltung, wie Statistik vorbezeichneter Bahnen. Aus der erstgenannten Denkschrift ist hauptsächlich zu erwähnen, dass angestrebt werden:

1. Erleichterungen bezüglich der Bewachung der Uebergänge (Vermehrung solcher Schlagbäume, welche auf weitere aber übersehbare Entfernungen geschlossen werden können. Beschränkung der Warnungsglocken und der durch Schlüssel zu verschliessenden öffentlichen Uebergänge. Zulassung von besonderen Fussgänger-Uebergängen, sei es für sich allein und durch einfache Brustwehr oder Anschlagtafeln kenntlich gemacht, sei es zur Seite der Wegübergänge für Fuhrwerk; Zulassung privater Uebergänge, welche von den Betheiligten unter Verschluss zu halten sind. Als Grundsatz hiefür soll gelten, dass die Züge höchstens 35 km Geschwindigkeit in der Stunde haben, auf 150 m und bei geringerer Schnelligkeit auf 100 m Entfernung sicher wahrnehmbar sind, und dass die betreffenden Benützer der Uebergänge selbst alle Verantwortlichkeit tragen.)
2. Befreiung von der bisher gesetzlichen Verpflichtung, den Bahnkörper von benachbarten Strassen völlig getrennt halten zu müssen, d. h. unter Einschaltung einer sicheren Bahntrennung durch Reihen von aufrechtstehenden Steinen oder Hölzern, sowie von der Verpflichtung zur Einstellung eines Schutzwagens. Auch diese beiden Befreiungen beziehen sich auf Züge von 35 km Geschwindigkeit in der Stunde und darunter.
3. Verminderung der Bremswagenzahl.
4. Zulassung von Schwerkraftzügen zur Personen- und Güterbeförderung, insoweit die Form des Geländers dies gestattet.
5. Zulassung des Anhängens von 2 beladenen oder 5 leeren Güterwagen an Personenzüge.
6. Verminderung des Zugspersonales nach Lage der Verhältnisse z. B. nur den Maschinenführer oder einen 2 Jahre fahrenden Heizer, Fortfallen des besonderen Zugführers, nur einen Conducteur, falls nur eine Bremse zu bedienen; schliesslich Beschränkung des Begehens der Strecke auf ein Mal im Tage, ausgenommen bei Kunstbauten, gefährdeten Strecken und schädigender Witterung.

Die zweite Denkschrift entwickelt einige Grundsätze bezüglich vereinfachter Verwaltung; man möchte die einzureichenden statistischen Angaben beschränken auf: Betriebslinien, deren Aenderungen und Verlängerungen, alljährlich; Fahrpark, Anzahl bei der Bahneröffnung und Veränderungen, alljährlich; Zahl der Züge und durchlaufenen Kilometer; Zahl des Personals und Kostenbetrag, alljährlich; Einnahmen nach Personen (im Ganzen), Gepäck und Hunde, Eilgut, beschleunigtes Frachtgut, gewöhnliches desgleichen; Zahl der beförderten Personen ebenso der beförderten Tonnen Gut, getrennt nach Beförderung, Schnelligkeit und Gattung; Betriebskosten getrennt nach: Allgemeine Verwaltung, Bahnerhaltung, Zugförderung, Betrieb und Verkehr.

Frankreich. (Elektrische Wagenbeleuchtung auf der Französischen Nordbahn.) Die Französische Nordbahn-Gesellschaft wird demnächst die elektrische Beleuchtung bei den Salon- und Schlafwagen sowie bei den Wagen I., II. und III. Classe auf ihrem Netze zur Einführung bringen. Nach langwierigen, an einzelnen Waggons gemachten Versuchen hat sich die Gesellschaft entschlossen, diese Beleuchtungsart versuchsweise im grösseren Massstabe, und zwar bei vier Zügen in der Strecke Paris—Lille einzuführen.

Die Beleuchtung jedes einzelnen Wagens erfolgt durch eine Batterie von Accumulatoren, welche den Strom für die Lampen liefern, welche je nach der Kathegorie des Wagens mit 6, 8 und 10 Kerzen leuchten sollen.

Die Anlage der Beleuchtung ist so getroffen, dass zu jeder Zeit die elektrische Beleuchtung durch eine solche mit Oellampen ersetzt werden kann, ohne dass dadurch die Einrichtungen für die elektrische Beleuchtung alterirt werden. — 16 Accumulatoren sind in Gruppen von je zwei in leicht tragbaren Kasten eingeschlossen. Diese 8 Doppelaccumulatoren sind in der Längsrichtung des Wagens am Rahmengestelle in Kasten angebracht, welche vom Laufbrette aus, durch Thüren, welche gegen das Laufbrett zu sich öffnen, erreichbar sind.

Jeder Accumulator ist aus 9 Platten, und zwar 4 positiven und 5 negativen, zusammengesetzt, und in einen Behälter aus schwarzem Hartkautschuk eingeschlossen. Dieser Behälter kann auch 11 Platten, 5 positive und 6 negative, aufnehmen. Die Platten haben eine Höhe von 20 cm, eine Breite von 10 cm und eine Stärke von 0·6 cm; ihr Gewicht beträgt per Stück 900 g, sohin 8 kg 100 g Plattengewicht für je ein Element, ihre geringste Leistungsfähigkeit beträgt 14 Ampèrestunden auf 1 kg Blei. Jedes Element wiegt mit allem Zubehör und der Flüssigkeit 12·730 kg; zwei Elemente in einem Kasten vereint wiegen 30 kg, alle 16 Elemente 240 kg, denen noch ein weiteres Gewicht von 150 kg zugezählt werden muss, welches auf die unter dem Wagen angebrachten Kasten entfällt.

Die Minimalleistung der Gesammtbatterie beträgt 113·4 Ampèrestunden.

Die Lampen von 30 Volts haben in der I Classe und in den Salon- und Schlafwagen eine Leuchtkraft von 10 Kerzen, in den Wagen II. Classe eine solche von 8 Kerzen und in den Wagen III. Classe, sowie in den Toiletteräumen und Closets der Salon- und Schlafwagen eine solche von 6 Kerzen. Dieselben sind auf einem ausgehöhlten Cylinder aus hartem Holze, welcher die Lampe, die Lampenhülse und einen weisslackirten Blechreflector trägt, aufmontirt. Der ganze Apparat wird in die Laterne selbst an Stelle der Oellampe eingehängt.

Die Zuleitungsdrähte sind an der Decke des Wagens zu jeder Laternenöffnung geführt. An beiden Wagenenden sind Umschalter in geschlossenen Kästchen angebracht, welche es gestatten, dass die Lampen vom Laufbrette aus entzündet und ausgelöscht werden können, und welche das Laden der Accumulatoren und ohne dieselben aus den Kästen herauszunehmen ermöglichen.

Die Hauptkabel, welche die Accumulatoren mit den Lampen und den Umschaltern verbinden, sind derart isolirt, dass sie gegen jede mechanische und elektrische Störung, sowie gegen Witterungseinflüsse geschützt sind. Die Kabel laufen an der Längsachse des Wagens, an welchen sie mit Zinkklammern angelöthet sind. Im Falle die elektrische Lampe durch die Oellampe ersetzt werden muss, so hat man nur die Laterne zu öffnen, das Gestell der elektrischen Lampe herauszunehmen und die Oellampe einzusetzen. Es sind hiezu keinerlei Vorsichtsmassregeln zu ergreifen.

Die Höhe der Gesammt-Herstellungskosten dieser Apparate ist noch nicht definitiv bekannt, weil die Kosten der Einrichtung nur bei einer geringen Anzahl von Wagen schon feststeht; doch wird dieselbe ziemlich bedeutend sein. Die nachstehenden Ziffern dürften der Wirklichkeit ziemlich nahekommen: demnach stellen sich die Herstellungskosten bei einem Wagen I. Classe und bei einem Luxuswagen auf circa 725 Fr., bei einem Wagen II. Classe auf 740 Fr., bei Wagen III. Classe auf 750 Fr. und bei den Gepäckswagen auf 700 Frcs.

Die Betriebskosten sind noch völlig unbekannt, und haben die nun im Grossen anzustellenden Versuche den Zweck, die Gesellschaft über diesen Punkt voll aufzuklären. — Uebrigens lassen die bisher gemachten Versuche erwarten, dass diese Kosten die Kosten für die Oelbeleuchtung nicht übertreffen werden, wobei zu erwähnen ist, dass die Beleuchtung eine viel intensivere sein wird.

Schliesslich sei noch bemerkt, dass die Brenndauer eine erheblich grössere sein wird, da die Accumulatoren, ohne inzwischen neu geladen zu werden, 35 Stunden ununterbrochen Licht geben werden, während die gegenwärtig in Verwendung stehenden Lampen alle 18 Stunden gefüllt und gereinigt werden müssen. [„Journal des Transports."]

— (Betriebseinnahmen der französischen Hauptbahnen im Jahre 1892.) Das „Journal officiel" vom 13. Jänner veröffentlicht die nachstehende vergleichende Tabelle über die Einnahmen der französischen Hauptbahnen in den 52 Wochen der Jahre 1891 und 1892. Die Einnahmeziffern für das Jahr 1892 sind nur annäherungsweise angegeben und werden noch richtig gestellt werden müssen. Die Betriebslänge blieb sich in den Vergleichsjahren gleich.

Bahngesellschaft	Einnahmen vom 1. Jänner		Differenz zu Gunsten			
			1892		1891	
	1892	1891	an Bruttoeinnahmen	per Kilom.	an Bruttoeinnahmen	per Kilom.
	Francs		Francs	Percent	Francs	Percent
Französische Staatsbahnen	38,030.352·00	37,376.376·70	653.975·30	1·67	—	—
Paris—Lyon—Méditerranée	354,103.825·20	357,085.315·95	—	—	2,981.490·75	2·12
Rhône—Mont Cenis	4,623.366·50	4,716.401·45	—	—	93.034·95	1·97
Nordbahn	186,639.000·00	187,576.000·00	—	—	937.000·00	0·90
Westbahn	146,557.115·87	146,456.273·84	100.842·03	—	—	4·41
Orleansbahn	172,401.560·89	170,195·371·94	2,206.188·95	—	—	1·19
Ostbahn	144,072.000·00	144,425.000·00	—	—	353.000·00	2·91
Südbahn	90,594.056·00	91,065.518·47	—	—	471.462·47	1·37
Summe	1.137,021.276·46	1,138,896.258·35	2,961.006·28	—	4,835.988·17	—

[„Journal des Transports."]

Brasilien. (Eisenbahnwesen.) Nach dem letzten Berichte des britischen Consuls über die brasilianischen Handelsverhältnisse stellte sich mit Juni 1892 der Stand folgendermassen:

	Bahnen		
	im Betrieb	im Bau	im Projecte
	engl. Meilen		
Staatsbahnen	1.533	501	—
Subventionirte Bahnen	3.018	2.331	2.967
Nicht subventionirte Bahnen	237		378
Im Ganzen: Meilen	4.788	2.832	3.345
Kilometer	7.704	4.557	5.382

Die bedeutendste Staatsbahnlinie Brasiliens ist die Centralbahn.

Schiffahrt.

Export von eichenen Fassdauben. Der von Th. Schadelook in Triest veröffentlichten Statistik der im Jahre 1892 von Triest und Fiume ausgeführten eichenen Fassdauben sind nachstehende Zahlen zu entnehmen: Von Triest wurden exportirt im Ganzen 7,230.323 Stück. Davon gingen nach Frankreich 1,823.931 Stück, Italien 4,650.587, Algier 287.913, Portugal 246.800, England 154.074, Griechenland, Smyrna und Tunis 62.973 Stück. — Auf die letzten 10 Jahre zurückgehend, wies die Ausfuhr aus Triest im Jahre 1882 die höchste Ziffer aus, nämlich 17,479.652 Stück; von da an ging dieselbe auf 1,234.722 Stück im Jahre 1887 zurück, hob sich jedoch im darauffolgenden Jahre wieder auf 14,453.395 Stück, um von da abwärts bis zum vorjährigen Stande zu sinken. Dieser Ausfuhr gegenüber stellt sich die Zufuhr dieses Artikels nach Triest im Jahre 1892 nahezu um das Doppelte höher. Es wurden nämlich im Jahre 1892 in Triest 12,042.335 Stück importirt. Die stärkste Einfuhr in Triest in den letzten 10 Jahren weist das Jahr 1887 auf, nämlich 18,184.308 Stück; die geringste das Jahr 1891 mit 16,687.429 Stück. Von obiger Stückzahl im Jahre 1892 kommen 7,641.585 Stück = 64½ pCt. von Metkovich (Bosnien und Herzegowina). Von Fiume wurden hingegen im Jahre 1892 34,218.503 Stück eichene Fassdauben exportirt. Davon gingen nach Frankreich 27,449.531 Stück, Italien 5,054.634, Algier 646.033, Portugal 477.000, Argentinien 243.700, Holland 117.979, England 107,862, Spanien 94.480 und Belgien 27.185 Stück. — Die Gesammtausfuhr aus beiden Häfen beziffert sich somit im Jahre 1892 auf 41,448.826 Stück gegen 67,882 242 Stück im Jahre 1891

Deutsches Reich. (Gesetzentwurf zur Ergänzung der Gesetze vom 6. April 1885 und vom 27. Juni 1887, betreffend Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern.) Dem Reichstag ist der folgende Entwurf eines Gesetzes zur Ergänzung der Gesetze, betreffend Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern, vom 6. April 1885 und vom 27. Juni 1887, zugegangen:

„§ 1. Der Reichskanzler wird ermächtigt, gegen Wegfall der Anschlusslinie im Mittelländischen Meer und der für dieselbe ausgesetzten Beihilfe von jährlich vierhunderttausend Mark, dem Unternehmer der Postdampfschiffsverbindungen mit Ost-Asien und Australien für das Anlaufen eines südlichen europäischen Hafens eine Beihilfe bis zum Höchstbetrage von jährlich einhunderttausend Mark aus Reichsmitteln zu bewilligen.

§ 2. Für überseeische Anschlusslinien darf ausnahmsweise eine Fahrtgeschwindigkeit von weniger als 11½ Knoten im Durchschnitt gestattet werden."

Dem Entwurfe sind folgende Erläuterungen beigegeben:

„Nachdem der auf Grund des Gesetzes vom 6. April 1885 (Reichs-Gesetzbl. S. 85) zwischen dem Reich und dem Norddeutschen Lloyd unterm 3./4. Juli 1885 auf die Dauer von 15 Jahren abgeschlossene Vertrag über die Einrichtung und Unterhaltung deutscher Postdampfschiffsverbindungen mit Ost-Asien und Australien eine Reihe von Jahren in Kraft gewesen ist, erscheint es rathsam, auf Grund der in dieser Zeit gesammelten Erfahrungen einige Aenderungen in den bestehenden Einrichtungen eintreten zu lassen.

Wenn mit der Bewilligung von Reichsbeihilfen zu Gunsten regelmässiger Postdampfschiffsverbindungen vornehmlich bezweckt war, die unmittelbaren Handelsbeziehungen Deutschlands mit Ost-Asien und Australien zu beleben, so darf insoweit das bisherige Ergebniss der Linien befriedigen. Die Ausfuhr über Bremen und Hamburg nach den bezeichneten Gebieten betrug vor Errichtung der Reichspostdampferlinien im Jahre 1885 nach Ost-Asien (China und Japan) 384.349 Doppel-Ctr., nach Australien 455.998 Doppel-Ctr., im Jahre 1891 dagegen nach Ost-Asien 521.014 Doppel-Ctr., nach Australien 889.171 Doppel-Ctr. Insbesondere ist die Ausfuhr Bremens nach Ost-Asien von 3115 auf 77.689 Doppel-Ctr., nach Australien von 11.316 auf 60.723 Doppel-Ctr. gestiegen. Die finanziellen Ergebnisse der Linien haben dagegen nicht befriedigt. Dies hat zu einem wesentlichen Theile seinen Grund darin, dass einzelne Zweige des Gesammtunternehmens in Folge veränderter Verhältnisse nicht die gehoffte Bedeutung erlangt haben und die Aufwendung von Kosten verursachen, zu welchem ihre wirthschaftlichen Erfolge in keinem richtigen Verhältnisse stehen. Insbesondere gilt dies von den Zweiglinien im Mittelländischen Meer und in der Südsee.

Die Verhältnisse, welche bei dem Erlass des Postdampfergesetzes die Aufnahme der Mittelmeerlinie wünschenswerth erscheinen liessen, haben in der Zwischenzeit eine vollständige Umwandlung erfahren. Die Linie, ursprünglich von Triest über Brindisi nach Alexandrien führend, sollte zunächst den Reisenden und der Post den Seeweg um Gibraltar ersparen; sie sollte weiterhin im Vereine mit der Eisenbahn zwischen Alexandrien und Suez die zeitraubende Fahrt durch den Suezcanal entbehrlich machen und ausserdem einen Theil des lebhaften Verkehres zwischen Europa und Egypten vermitteln. Mit den Quarantainemassregeln zusammenhängende Betriebsstörungen auf der Linie Triest—Alexandrien, die Beschleunigung des Verkehres auf dem Suezcanal durch die Zulassung der Nachtfahrt bei elektrischem Licht, und schliesslich allgemeine verkehrspolitische Rücksichten führten bereits im Jahre 1887 zu einer Abänderung des Postdampfergesetzes, welche bezweckte, die Endpunkte der Mittel-

meerlinie von Triest und Alexandrien nach Brindisi und Port Said zu verlegen und zugleich Genua als Anlaufehafen in den Fahrplan der Hauptlinien aufzunehmen (vergl. Drucksachen des Reichstages von 1887, Nr. 157). Durch diese Aenderung wurde der gesammte Reiseverkehr nach und von dem Osten von den Zweiglinien auf die Hauptlinie gelenkt, weil die verhältnissmässig geringe Verlängerung der Fahrzeit durch die Annehmlichkeit, die gesammte Seereise auf einem und demselben Schiffe zurücklegen zu können, mehr als aufgewogen wurde. Da auch der bei der Einrichtung der Linie veranschlagte egyptische Verkehr nach Ersatz Alexandriens durch das einer Eisenbahnverbindung entbehrende Port-Said ganz fortfiel, beschränkte sich die Benutzung der Mittelmeerlinie mehr und mehr auf die Beförderung der Post. Dementsprechend sind die Einnahmen der Mittelmeerlinie in den letzten Jahren hinter der ursprünglichen Veranschlagung bedeutend zurückgeblieben.

Ebenso wenig hat sich die Samoalinie als lebensfähig erwiesen. Für die Beförderung der europäischen Post kommt diese Linie in Folge der inzwischen hergestellten schleunigeren Verbindung über San Francisco nicht mehr in Betracht.

In Berücksichtigung dieser Verhältnisse haben zwischen der Reichsverwaltung und dem Norddeutschen Lloyd Verhandlungen wegen Revision des geltenden Vertrages stattgefunden. Hierbei ist eine Verständigung über folgende Punkte erzielt worden:

I. Die Mittelmeerlinie wird unter Wegfall der aus Reichsmitteln gewährten Beihilfe von jährlich 400.000 Mk. aufgegeben. Die Dampfer der Hauptlinien laufen im Mittelmeer ausser Genua künftig behufs Aufnahme und Abgabe der Post auch noch Neapel an. Als Ersatz für die dem Unternehmer in Neapel erwachsenden Hafenkosten wird eine Entschädignng von jährlich 100.000 Mk. bewilligt. Der Zeitverlust, welcher durch die Zuführung der Post in Neapel statt in Brindisi entsteht, wird durch schnellere Fahrt auf der Strecke von Neapel bis Colombo ausgeglichen werden. Durch eine derartige Massnahme würden die Ausgaben des Reiches für Postdampferzwecke um jährlich 300.000 Mk. verringert.

Die für das Anlaufen von Neapel zu gewährende Beihilfe kann aus dem durch den Wegfall der Mittelmeerlinie zur Ersparung gelangenden Betrag von 400.000 Mk. nicht entnommen werden, da nach § 2 des Gesetzes vom 6. April 1885 dieser Betrag ausschliesslich für die Mittelmeerlinie verwendet werden soll. Es wird deshalb im § 1 des vorliegenden Gesetzentwurfes die Bewilligung einer neuen Beihilfe bis zum Betrage von 100.000 Mk. vorgesehen.

II. Die Samoalinie kommt in Fortfall und wird durch eine an die ostasiatische Hauptlinie anschliessende Zweiglinie von Singapore über Niederländisch-Ostindien nach Neu-Guinea ersetzt.

Auf dieser Strecke wird zwar gegenwärtig von der Neu-Guinea-Compagnie eine Schiffsverbindung in Zwischenräumen von acht Wochen unterhalten, dieselbe entspricht aber in Betreff der Pünktlichkeit und Regelmässigkeit nicht den zu stellenden Anforderungen, dient, wie das in der Natur der Sache liegt, in erster Linie den eigenen Interessen der Compagnie und bietet auch nicht die wünschenswerthe Sicherheit für dauernden Bestand.

Die Zustände des Schutzgebietes haben sich in den letzten Jahren insoferne vielversprechend entwickelt, als die Auskundung des Landes, sowie die Untersuchungen der klimatischen und Bodenverhältnisse zu einem gewissen Abschluss gebracht worden sind und zu dem Ergebniss geführt haben, dass weite und fruchtbare Gebietsstrecken vorhanden sind, welche zum Anbau werthvoller Tropenpflanzen sich ganz besonders eignen. Die umfangreichen Anpflanzungsversuche mit Tabak und Baumwolle sind gut ausgefallen, so dass namentlich bei einem Vergleich Neu-Guineas mit Sumatra die Hoffnung auf eine nutzbringende Entwickelung dieses Südsee - Schutzgebietes gerechtfertigt erscheint.

Nachdem der Norddeutsche Lloyd sich bereit erklärt hat, an Stelle der entbehrlich werdenden Samoa-Linie eine Linie über die niederländischen Besitzungen in Ostindien nach Neu-Guinea zu unterhalten und auf derselben das bisher in der Südsee verwendete, anderweit schwer nutzbar unterzubringende Schiffsmaterial einzustellen, bietet sich Gelegenheit, eine den allgemeinen Interessen der Colonie und des Mutterlandes entsprechende regelmässige und sichere Verbindung herzustellen.

Durch eine solche Verbindung werden sowohl die colonisatorischen Aufgaben der Neu-Guinea-Compagnie, als auch die Interessen der übrigen in Kaiser Wilhelmsland und im Bismarck-archipel bestehenden deutschen Firmen und Handeltreibenden gefördert werden. Es befinden sich ferner im Schutzgebiet eine Reihe von Missionsanstalten, welche seit Jahren den Mangel einer regelmässigen und gesicherten Verbindung mit dem Mutterlande und unter einander als eine schwere Schädigung und als ein Hemmniss ihrer Wirksamkeit beklagen.

Ausserdem wird durch die geplante Linie eine directe Verbindung zwischen Deutschland und Niederländisch-Indien geschaffen und dadurch dem lebhaften Verkehr zwischen den beiden Gebieten, deren Gesammthandel unter einander sich im Jahre 1890 auf annähernd 34 Millionen Mk. belief, in einer für den deutschen Handel und die deutsche Industrie nutzbringenden Weise Rechnung getragen.

Alle diese Umstände werden dazu beitragen, auch die Ertragsfähigkeit auf der ostasiatischen Hauptlinie zu erhöhen.

Die Dampfer, mit denen zur Zeit die Verbindung zwischen Singapore und Neu-Guinea unterhalten wird, verrichten die Fahrten mit einer geringeren Geschwindigkeit, als nach Punkt 3 der Anlage zum Postdampfergesetz vom 6. April 1885 für die Reichs-Postschiffe vorgesehen ist. Da einerseits die Verhältnisse im genannten Schutzgebiet vorerst nicht bedingen, dass die Fahrten auf der neuen Linie mit einer Geschwindigkeit von durchschnittlich 11½ Knoten ausgeführt werden, und da andererseits die finanziellen Ergebnisse des Reichs-Postdampfer-Unternehmens es nicht wünschenswerth erscheinen lassen, den Unternehmer über das nothwendige Mass zu belasten, so wird beabsichtigt, die Fahrten zunächst mit einer geringeren Geschwindigkeit verrichten zu lassen. Die hierzu erforderliche Ermächtigung soll durch § 2 des Gesetzentwurfes erlangt werden."

Bayern. (Bodensee-Dampfschiffahrt 1891.) Dem officiellen Statistischen Berichte über den Betrieb der kgl. bayerischen Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1891 zufolge wurden im Jahre 1891: 125.962 Personen, 414·65 t Gepäck, 216.024·98 t Güter, 38 Wagen Thiere, 1 Fahrzeug und 1581 Thiere in offener Ladung befördert. Die Einnahmen hieraus bezifferten sich mit Mk. 441.911·16 (gegen Mk. 415.273·86 im Jahre 1890. An Betriebsmaterial waren vorhanden: 6 Dampfboote, 1 Dampffähre, 5 Schlepp- und 3 Trajectkähne. Die Dampfboote waren 1306 Tage im Dienste und legten in 7886 Fahrstunden 129.730 km zurück. Die Dampffähre machte in 244 Fahrtagen und 1944 Fahrstunden zwischen Lindau und Romanshorn 421 Hin- und Rückfahrten = 19.366 km. Die Trajectkähne erzielten auf der gleichen Strecke eine Leistung von 64.486 km; die gewöhnlichen Schleppkähne, welche zur Güterbeförderung nach sämmtlichen Bodenseeuferplätzen verwendet werden, eine solche von 21.067 km. Gesegelt wurde von letzteren 1943 km. Der Trajectverkehr zwischen Lindau und Romanshorn und umgehrt beziffert sich wie folgt: von Lindau nach Romanshorn 14.867 beladene und 1502 leere Wagen; von Romanshorn nach Lindau: 4046 beladene und 11.936 leere Wagen. Diese Leistung vertheilt sich auf die einzelnen Transportmittel in nachstehender Weise: von Lindau nach Romanshorn mittelst Dampffähre 6230 beladene Wagen mit 62.364 t und 502 leere Wagen, mittelst Trajectkähnen 8637 beladene Wagen 71.457 t und 1000 leere Wagen; von Romanshorn nach Lindau mittelst Dampffähre 1644 beladene Wagen mit 10.904 t und 4842 leere Wagen; mittelst Trajectkähne 2402 beladene Wagen mit 14.471 t und 7094 leere Wagen.

Portugal. (Quarantaine-Massregeln.) Laut einer amtlichen Mittheilung hat die kgl. portugiesische Regierung den Hafen von Triest „und die anderen im Meerbusen von Triest gelegenen Häfen" vom 1. December 1892 ab frei von der Cholera erklärt. [H.-M.-Z. 4759.]

Smyrna. (Sanitätspatente.) Die Blatternepidemie, welche während einiger Monate in Smyrna herrschte, hat gegenwärtig derart abgenommen, dass sie als im Erlöschen begriffen bezeichnet werden kann. Die Zahl der noch vorkommenden Erkrankungsfälle dürfte, soweit dies bei dem Mangel an verlässlichen statistischen Anhaltspunkten geschätzt werden kann, das Mass der unter normalen Verhältnissen dortselbst vorkommenden Blatternerkrankungen nicht überschreiten. Angesichts dieses Umstandes hat sich das k. u. k. General-Consulat in Smyrna veranlasst gefunden, die von dort abgehenden nationalen Schiffe vom 4. Jänner 1893 an mit reinen Sanitätspatenten zu versehen. Der Verlauf der Epidemie muss im Allgemeinen als ein milder bezeichnet werden, da die Zahl der Todesfälle im Verhältnisse zu den Erkrankungen eine geringe war. Obgleich die Krankheit über sämmtliche Stadttheile verbreitet war, wurden von derselben zumeist nur ungeimpfte Individuen angegriffen. Die in Folge dieser Beobachtung im Laufe der letzten Monate im grossen Massstabe durchgeführten Impfungen ergaben eine bedeutende Abnahme der Erkrankungsfälle. [H.-M.-Z. 4744.]

Literatur.

„Schiffahrtskalender für das Elbegebiet 1893", herausgegeben und redigirt von Richard Pollack, k. und k. Oberlieutenant a. D. und Schriftführer des Elbevereines Teplitz. Selbstverlag des Herausgebers.

Dieser seit einer Reihe von Jahren ein höchst werthvolles Handbuch für die Elbeschiffahrts-Interessenten bildende Kalender enthält in seiner diesjährigen Auflage nebst dem Kalendarium, den Hamburger Fluthzeiten, den Rasttagen im böhmischen Braunkohlenrevier, einem Aufsatze über die neue österr.-ungar. Kronenwährung, einem Auszuge aus den Post-, Telegraphen- und Stempelbestimmungen unter Anderem eine hydrographische und topographische Tabelle der Elbe mit Angabe der Entfernung der einzelnen Orte von Hamburg in Kilometer der Höhe der Pegelnullpunkte über dem Pegelnullpunkte zu Hamburg in Meter, der Wasserspiegelhöhe der einzelnen Orte über dem Hamburger Pegel-Nullpunkte, des absoluten und des relativen Stromgefälles von Ort zu Ort in Meter und der geringsten Normalstrombreiten in Meter, ferners ein geographisches Ortsverzeichniss von Melnik bis Hamburg, in welches sämmtliche in dieser Stromstrecke an der Elbe oder in deren unmittelbarer Nähe gelegenen Orte nebst den unter den Schiffern gebräuchlichen Ortsbezeichnungen, sowie die Mündungen der Nebenflüsse und hauptsächlichsten Bäche, die Pegel, Eisenbahn-, Dampfschiff-, Post- und Telegraphenstationen, die Brücken, Häfen, Fähren, Zufluchtsorte und Schiffsmühlen aufgenommen sind, je einen Entfernungsanzeiger für Bildung der Schlepplöhne für die Strecken Hamburg—Magdeburg (in Kilometer), Magdeburg—Schandau (in Kilometer und Meilen), Schandau—Schreckenstein—Wannow (in Kilometer und Meilen), Halle—Saalemündung (in Kilometer), ein Verzeichniss der Elbebrücken mit Angabe ihrer Bestimmung, der lichten Weite der Durchfahrtsöffnung, dem höchsten schiffbaren Wasserstande, der Construction und der geringsten nutzbaren Höhe, eine Reihe betriebstechnischer Notizen, die Uebereinkunft der Elbeuferstaaten vom 13. April 1844 über die auf der Elbe zu beobachtenden schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften, Notizen über die Elbeschiffahrts-Berufsgenossenschaft, den Elbe-Travecanal, den Umschlagsplatz in Aken, die Stromkarten der Elbe, den Bugsirdampfer in Aussig, eine Reihe in den letzten Jahren erschienener Vorschriften für die Elbeschiffahrt, verschiedene Mittheilungen über Hafengebühren, Uferordnungen, Schiedsgerichte, Lootsenwesen, die Organisation des Wasserbaudienstes in den verschiedenen Elbeuferstaaten, über die Dampfschiffahrts-Unternehmungen im Elbegebiete, das Transport-Versicherungswesen, die Moldau- und die Saaleschiffahrt, über die märkischen und die mecklenburgischen Wasserstrassen.

Neu aufgenommen sind an Vorschriften für Böhmen die zufolge Handelsministerial-Erlasses vom 24. Februar 1891 erlassene Kundmachung der Prager Statthalterei vom 21. Februar 1892, betreffend die Beleuchtung der Elbe- und Moldaubrücken, für Sachsen die Uferordnung für die fiscalischen, der Wasserbau-Verwaltung unterstellten Ausschiffungs- und Lagerplätze am Elbestrom innerhalb Dresden vom 12. Juni 1892, die Bekanntmachung der kgl. Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt vom 7. Juni 1892 über das Ankern im Allgemeinen und von der Dresdener Marienbrücke abwärts insbesondere und eine Bekanntmachung der Amtshauptmannschaft Meissen vom 19. December 1891 die Schlepp-Dampfschiffahrt durch die Meissener Furth und die Meissener Elbebrücken betreffend; für Preussen die Bekanntmachungen des Oberpräsidenten der Provinz Sachsen als Chef der Elbestrombau-Verwaltung vom 10. October 1892, betreffend den Gebrauch des Ankers bei dem Telegraphenkabel in der Elbe bei Blockade vom 16. Juni 1890, betreffend das Vorschleuserecht der Kettenschleppzüge auf der Saale vom 23. Mai 1892, betreffend die Signalisirung der Fahrzeuge auf der Elbe und Saale während der Thalfahrt, vom 8. März 1890, betreffend den Schutz der Schardeiche an der Elbe gegen den Wellenschlag der Dampfschiffe, vom 29. October 1892, betreffend den Schiffs- und Flossverkehr in den Häfen und an den Vorländern des Speditions- und Elbeschiffahrts-Comptoirs zu Schönebeck a. E., vom 23. Juli 1892, betreffend die Beseitigung der Krahne bei der Eisenbahnbrücke beim Herrenkruge nächst Magdeburg vom 9. April 1892, betreffend den Schiffsverkehr in der Elbe längs der Fischzugstellen bei Stove und Drage, der Entwurf einer Polizeivorschrift des Chefs der Elbestrombau-Verwaltung, betreffend das Schleppen von gekuppelten Fahrzeugen zu Thal auf der Elbe; die Verkehrsvorschriften für die Benützung der Parkhofanlage in Wittenberge, die vom Lauenburger Magistrate unterm 18. Februar 1891 veröffentlichten Usancen, betreffend das Laden und Löschen von Schiffsfahrzeugen in Lauenburg, für Hamburg das Gesetz, betreffend das Register für hamburgische Flussfahrzeuge vom 27. April 1885 und die Bekanntmachung des Senates vom 28. October 1892, betreffend die Ordnung und den Tarif für die Benützung der öffentlichen Krahne und Wagen.

Ausserdem ist die vom Centralverein für Hebung der deutschen Fluss- und Canalschiffahrt aufgestellte Binnenschiffahrts-Ordnung für die Elbe, Oder, Weichsel und die Wasserstrassen ihrer Stromgebiete aufgestellte „Binnenschiffahrts-Ordnung" vollinhaltlich aufgenommen und ebenso die vom Elbeverein in Aussig unter Mitwirkung des dortigen Kohleninteressenten-Vereines und des concessionirten sächsischen Schiffervereines erstellten besonderen Verfrachtungs-Bedingungen für die Beförderung böhmischer Kohlen.

Von älteren österreichischen Vorschriften sind theils vollständig, theils auszugsweise wiedergegeben: Der Statthalterei-Erlass vom 25. Juni 1890, betreffend die Einwinterung im Mühlgraben zu Leitmeritz, die Elbe-Landungsplatz- und Hafenordnungen für Aussig und Rosawitz, die Uferordnung für das Anlanden und Ablegen der Fahrzeuge entlang des Elbeumschlagplatzes der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Schönpriesen und die Uferordnung für den Elbeverladungsplatz der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn bei Laube unterhalb Tetschen.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren im Jahre 1893. (Liste für den Amtsbereich des k. k. Oberlandesgerichtes in Krakau.) In der Liste für das Jahr 1893 sind 19 Sachverständige für Bodencultur, 7 für das Forstwesen, 7 für das Bau- und Geniewesen, 3 für das Fabriks- und 5 für das Bergwesen aufgenommen, zusammen also 41, und zwar mit Ausnahme Eines, dieselben wie im Vorjahre.

[Z. 64.572 ex 1892.]

— (Liste für den Amtsbereich des k. k. Oberlandesgerichtes in Innsbruck.) Die Zahl der Sachverständigen für das Jahr 1893 beträgt 65, also um 1 weniger als im Vorjahre. Unter diesen 65 sind 20 Ingenieure und Geometer, 3 Baumeister, 1 Fabriksbesitzer, 6 Forstwarte, 5 Gastwirthe, 1 Gemeindebeamter; die übrigen sind Gutsbesitzer und Oekonomen.

[Z. 65.957 ex 1892.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Die Vereins-Kilometerzeiger Nr. 37 (königl. Eisenbahndirection Erfurt) und Nr. 67 [nicht 62] (Graz-Köflacher Eisenbahn) sind von der geschäftsführenden Verwaltung neu, sowie zum Vereins-Kilometerzeiger Nr. 82 (königl. Ungar. Staatseisenbahnen) und Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen) je der I., zum Vereins-Kilometerzeiger Nr. 30 (Pfälzische Eisenbahnen) und Nr. 41 (königl. Eisenbahndirection — rechtsrheinische — zu Köln) je der II., zum Vereins-Kilometerzeiger Nr. 40 (königl. Eisenbahndirection — linksrheinische — zu Köln) der IV., endlich zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern der I. Nachtrag herausgegeben worden. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 37 und 67 werden die im Juni 1888 bezw. Juni 1891 herausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer und durch den Nachtrag I zur „Sammlung u. s. w." die in der Zeit vom 1. Jänner 1891 bis einschliesslich December 1892 ausgegebenen Nachträge zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern aufgehoben.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 25. Jänner d. J. dem mit dem Titel und Charakter eines Sectionschefs bekleideten Ministerialrathe im Handelsministerium Dr. Johann Ritter von Bažant anlässlich der auf sein Ansuchen erfolgten Versetzung in den bleibenden Ruhestand den Orden der eisernen Krone zweiter Classe mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kgl. Ungarische Staatsbahnen.

Nachtrag II zum Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen andererseits via Lupków, Lawoczne, Zwardoń und Fehring.

Mit 1. Februar 1893 gelangt ein Nachtrag II zu dem vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarife für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen andererseits via Lawoczne, Lupków, Zwardoń und Fehring zur Einführung, welcher ausser einigen Aenderungen und der Aufnahme neuer Militärfahrpreise auch directe Eilzugsfahrpreise für Civilpersonen von Lawoczne-Beskid nach ungarischen Stationen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 25. Jänner 1893. [98]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Im Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. September 1890 ist auf Seite 14 der Frachtsatz für die Relationen Krakau—Saybusch-Zabłocie und Podgórze-Bonarka — Saybusch-Zabłocie, welcher irrigerweise mit 22·1 kr. eingestellt wurde, auf den für dieselben Relationen auf Seite 26 eingestellten Betrag von **32·0 kr.** per 100 kg richtig zu stellen.

Diese Erhöhung tritt mit 15. Februar 1893 in Kraft.

Wien, am 27. Jänner 1893. [99]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich). Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Oesterreichischer Verband.

Frachtsätze der Classe B und des Specialtarifes I.

Die durch Umkartirung in Franzensbad (Bayer. Staatsbahnen) für Wien K.F.J.B. erreichbaren Frachtsätze der Wagenladungsclasse B und des Specialtarifes I finden im Rückvergütungswege, gekürzt um 3 Pfg. für 100 kg, auch Anwendung bei directer Abfertigung (im Rahmen obiger Verbände) im Verkehre nach und von Wien St.E.G., K.F.N.B., Oe.N.W.B. und K.F.J.B.

Diese Begünstigung gilt bis auf Weiteres, vorläufig aber bis längstens Ende März 1893.

Wien, am 26. Jänner 1893. [100]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer und Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Gebührenberechnung im Verkehre mit der Station Ó-Buda-Filatorigát der Budapester Donaurechtsufrigen Ringbahn.

Im Verkehre zwischen der Station Ó-Buda-Filatorigát einerseits und den österr. Stationen des Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandstarifes, Theil II, Heft 1, vom 1. August 1892 (Getreidetarif), sowie des Westungar.-Oesterr. Verbandstarifes Theil II, Heft 4, vom 1. Jänner 1891 (Classentarif für den Verkehr mit Wien) andererseits haben die in diesen Tarifen für die Station Budapest-Südbahnhof enthaltenen Frachtsätze Anwendung zu finden.

Gleichzeitig werden die Bestimmungen der im Verordnungs-Blatte Nr. 106 vom 17. September 1892, sub Post 686, erlassenen Kundmachung rücksichtlich der oben angeführten Relationen ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 28. Jänner 1893. [101]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der oben genannten Eisenbahnverbände.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Specialtarif für gedörrte Pflaumen etc.

Mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginne 1893 gelangt ein Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus bei Aufgabe in jedem Quantum mit Frachtsätzen ab Save- und Donaustationen nach Budapest, Pressburg, Wien, Nussdorf, Korneuburg, Linz, Passau und Regensburg unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom 1. September 1892 zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die Direction zu beziehen.

Von den Taxen dieses Tarifes werden folgende Refactien gewährt:

a) wenn ab Schiffahrtsbeginn 1893 bis 31. August 1893 nach Budapest, Pressburg, Wien, Nussdorf, Korneuburg und Linz zusammen 1000 q aufgeliefert werden, 15 kr. per 100 kg;
b) wenn ab Schiffahrtsbeginn 1893 bis 31. August 1893 nach Passau und Regensburg zusammen 1000 q aufgeliefert werden, 10 Markpfennig per 100 kg.

Die Abrechnung der Refactien erfolgt an den Aufgeber auf Grund der Original-Schiffsfrachtbriefe, welche längstens bis 31. October 1893 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch erlischt.

Wien, am 27. Jänner 1893. [102]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Zuschlagsfristen etc.

Es wird hiemit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass die mit der Kundmachung Nr. 1144/C II vom 20. Jänner 1893 verlautbarten, anlässlich der gegenwärtigen Verkehrsstörungen getroffenen Massnahmen mit Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, Z. 2064/III, vom 23. Jänner 1893, genehmigt worden sind.

Wien, am 25. Jänner 1893. [103]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
270	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Gusseisenwaaren, als: Ackerbaugeräthe, roh vorgerichtet, Geschirr zum Hausgebrauch von Eisen oder Gusseisen, auch verzinnt, emaillirt, verkupfert oder mit Majolika überzogen, Gusswaaren, nicht benannte, dann Feilen und Raspeln	Trzynietz	Pontebba transit Peri transit	Die Frachtsätze unter a) gelten für Stückgutsendungen „ „ „ b) gelangen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief zur Berechnung „ „ „ c) gelangen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief zur Berechnung Die Frachtsätze nach Peri transit werden ausschliesslich für Sendungen angewendet, welche nach italienischen Stationen westlich der Linie Padua—Bologna—Lucca—Pisa—Spezia bestimmt sind. — Die Frachtsätze nach Pontebba transit gelten für Sendungen nach allen übrigen italienischen Stationen. — Die Frachtbriefe haben directe nach der jeweiligen italienischen Bestimmungsstation zu lauten. — In den Frachtbriefen ist weiters die Bemerkung „Zur Reexpedition in Peri transit (Ala)", bezw. „Zur Reexpedition in Pontebba transit (Pontafel)" vorzuschreiben	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Besteht kein directer Tarif	Variabel	Francs pro Tonne = 1000 kg Pontebba transit: a) 49·16 b) 44·36 c) 39·35 Peri transit: a) 61·16 b) 54·36 c) 46·35	Variabel	Im Kartirungswege		Für das Aufladen der Transporte gelten die einschlägigen Bestimmungen der Aufgabsbahn

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
271	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Holzstoff in nassem Zustande	Launedorf	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat durch die Organe der Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	kr. 48	kr. 36·3	kr. 11·7	Im Kartirungswege		
					Peggan				42	34	8			
									excl. Mgb.					
272	Südbahn-Gesellschaft	Am Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverbande betheiligten Verwaltungen	Holz eingereiht in den Ausnahmetarif XIII a des Galizisch-Adriatischen Verbandstarifes	Rytro	Cormons	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Galizisch-Adriatischer Verbandstarif vom 1. Jänner 1893	154	140	14	Im Kartirungswege		
				Sambor					163	148	15			
				Stanislau					165	152	13			
			XIII b	Rytro					149	135	14			
				Sambor					154	140	14			
				Stanislau					163	149	14			
									kr. ö. W. incl. Mgb., bzw. ung. Transportsteuer		kr. ö. W.			
273	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen und der Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Erze	Eisenerz	Neuberg (Hochöfen)	Bei Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu veranlassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer 33·4		Im Kartirungswege		
				Krumpenthal (Verladestelle)						32·9				
			Kohlen	Fohnsdorf						35				
				Leoben S.B.						22				
										excl. Mgb.				
274	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Batajnicza	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen, unter Einhaltung der für den Ungarisch-Adriatischen Verbandsverkehr, Specialtarif 1, massgebenden Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Ungarisch-Adriatischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 2, giltig vom 25. Mai 1891	Kreuzer ö. W. inclus. Mgb. und ung. Steuer 131	129	Kreuzer 2	Im Kartirungswege		
				Béska					135	126	9			
				India					131	123	8			
				Karlócza					137	129	8			
				Kiszács					139	137	2			
				Kuknjevci-Erdövég					124	118	6			
				Martinci					126	115	11			
				Mitrovicz					128	106	22			
				Mitrovicz-Szávapart					129	106	23			
				Ó-Kér					141	139	2			
				Ó-Pazua					131	123	8			
				Pétervárad					137	131	6			
				Putinci					131	118	13			
				Ruma					131	115	16			
				Sid					122	120	2			
				Uj-Pazua					131	126	5			
				Ujvidék					138	131	7			
				Vogány					130	113	17			
				Kun Szt. Márton					149	146	3			
				Szentes					157	146	11			
275	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	Tőke	Triest S.B.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten vierrädrigen Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Besteht kein directer Tarif		146		Im Kartirungswege		
				Tisza-Füred						151				
				Egyek						154				
				Csege						157				
				Szalok-Taskony						152				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
276	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Holz des Specialtarifes 2	I.. -Senkvicz	Nemotitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife, resp. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif	Kein directer Frachtsatz	52 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
277	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art	Ata	Wien St.E.G., Wien K.F.N.B. und Wien-Matzleinsdorf	Aufgabe von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht. Für Sendungen, welche über Salzburg, Simbach und Passau hinaus bestimmt sind, können diese ermässigten Frachtsätze nicht in Anspruch genommen werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Westungar.-Oesterr. Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1	Kreuzer österr. Währg. 100	98·2	1·8	Im Kartirungswege		
				Pécs					93	86·1	6·9			
				St. Lörincz					93	86·1	6·9			
				Trinitas					102	100·7	1·3			
				Üszög					93	86·1	6·9			
				Villany					105	100·8	4·2			
				Abaliget	Wien St.E.G. u. Wien K.F.N.B.				100	95·1	4·9			
				Bükkösd					98	93·1	4·9			
				Beleg	Wien-Matzleinsdorf				97	96·2	0·8			
				Görgeteg					85	78·8	6·2			
				Lábod					88	81·5	6·5			
				Nagy-Atád					92	85·6	6·4			
				Somogy-Szobb					93	89·2	3·8			
				Tarnócza					79	72·1	6·9			
				Visonta-Csakonya					82	75·2	6·8			
278	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maschinen und Maschinentheile	Adamsthal	Böhm.-Brod	Aufgabe als Frachtgut. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1893	Localtarif	Verschieden	37 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Der Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche zum Umbau, resp. zur ersten Einrichtung der fürstl. Liechtenstein'schen Zuckerfabrik in Böhm.-Brod bestimmt und an diese adressirt sind
279	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen	Braunkohle	Aussig St.E.G.	Dévény-Ujfalu	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	49·4 kr. ö. W.		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, bis längstens Ende März 1894	
280	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Střebichovic-Vinařic	Buhna St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	21·2 kr. ö. W.	15·3 kr. ö. W.	5·9 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. a) / b)	a) / b)	a) / b)			
281	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wagenladungsgüter der Classen: A	Ungar.-Ostra oder vice versa	a) Bisenz-Pisek transit b) Ungar.-Hradisch transit	**Auflieferung eines Minimalquantums von 20.000 Tonnen.** Aufgabe in vollen Wagenladungen, unter Aufrechthaltung der für die betreffenden Classen resp. Güter giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis Ende Jänner 1894	Localtarif, resp. Anhang zu den Local-Gütertarifen der St.E.G., Theil II, Heft 3 und 4	6·5 / 7·6	5·5 / 6·6	1·0 / 1·0	Im Rückvergütungswege	Bei Sendungen von Ung.-Ostra: gegen Vorlage von Consignationen, in welchen bahnämtlich bestätigt sein muss, dass die Transporte in Ung.-Ostra zur Aufgabe gebracht wurden. — Bei Sendungen **nach** Ung.-Ostra: gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Die bezeichneten Documente sind spätestens bis Ende **April 1894** einzusenden, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Das Auf- und Abladen in Ung.-Ostra haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. — Bei **Raffinadezucker** gelten die nebigen Wagenladungssätze schon bei **Aufgabe von 5000 kg** und finden auch dann Anwendung, wenn dieses Quantum mit mehreren Frachtbriefen aufgeliefert wird, die Sendungen jedoch in ein und denselben Wagen verladen werden und nach ein und derselben Richtung bestimmt sind
			B						6·5 / 7·6	5·5 / 6·6	1·0 / 1·0			
			C						6·5 / 7·4	5·5 / 6·6	1·0 / 0·8			
			der Specialtarife: 1						6.5 / 7·6	5·5 / 6·6	1·0 / 1·0			
			2 (excl. Kohle und Coaks)						6·5 / 7·6	5·5 / 6·6	1·0 / 1·0			
			3						5·9 / —	5·5 / —	0·4 / —			
			Raffinadezucker aller Art						6·5 / 7·6	5·5 / 6·6	1·0 / 1·0			
			Kohle und Coaks						— / 6·8	— / 6·6	— / 0·2			
									Kreuzer ö. W.					
282	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Regietransporte der Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. oder vice versa	Marchegg St.E.G. oder K.F.N.B.	Unter Aufrechthaltung der giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen. **Bei Expedition als Eilgut** für gewöhnliche Eilgüter	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	90·0	33·5	56·5	Im Rückvergütungswege	Auf die K.O.E. oder deren Dienststellen als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, einzureichen spätestens bis Ende März 1894	Die Sendungen müssen mit directe von Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.) nach Zsolna (K.O.B.), bezw. vice versa lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden
						ermässigte Eilgüter			33·5	32·5	1·0			
						Bei Expedition als Frachtgut für Güter der Classe I			32·5	22·9	9·6			
						II			22·9	22·0	0·9			
						A			22·0	18·0	4·0			
						B			18·0	15·3	2·7			
						C			15·3	13·1	2·2			
						des Specialtarifes 2			17·0	13·1	3·9			
										kr. ö. W.				
283	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Butschowitz	Bodenbach St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Verschieden	76	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Prag St.E.G.					54				
					Wien St.E.G. oder K.F.N.B.					38				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
284	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 5 des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Zdiretz-Kreuzberg	Dresden-Elbkai Schönpriesen-Umschlag Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfg. 83 53 *) 58 *)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfg. pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige pro 100 Kilogramm
285	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Regiegüter der k. u. k. Bosnabahn	Auf sämmtlichen Linien der Oesterr. Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn			Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	Frachtsätze laut Gebührentarif für Militärgüter (giltig ab 1. November 1892)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die k. u. k. Bosnabahn als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Frachtbriefe bis spätest. Ende März 1894	
286	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz a) der Classe C b) des Specialtarifes 2	Hochstein	Lieben St.E.G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	ad a) 45·6 kr. ö. W. „ b) 49·0 „ „ „	ad a) und b) 36·1	ad a) 9·5 „ b) 12·9	Im Kartirungswege		
287	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Erze aller Art	Bosna-Brod	M.-Ostrau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen im Oest.-Ung.-Bosnisch.Eisenbahnverkehre vom 1. Jänner 1893	93·3 kr.	90·0 kr.	3·3 kr.	Im Kartirungswege		
288	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnverwaltungen	Für Rohtabak levantinischer Provenienz via Triest mit der Bestimmung für die Tabakfabriken in Winniki (Station Lemberg) und Monasterczyska findet bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit Giltigkeit bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893 im Rückvergütungswege die Frachtberechnung auf Grund der für Triest—Lemberg, bezw. Triest—Monasterczyska bestehenden directen Frachtsätze auch dann Anwendung, wenn die resp. Sendungen vorerst von Triest zur vorübergehenden Einlagerung in die Tabakfabriken in Göding und Nentitschein dirigirt wurden und innerhalb der vorstehend angegebenen Frist an ihre eigentliche Bestimmung, d. i. an die Tabakfabriken in Winniki, bezw. Monasterczyska weitergesendet werden. Die zwischen den directen Transportgebühren Triest—Lemberg, bezw. Triest—Monasterczyska und den Transportgebühren bei gebrochener Expedition für die Strecken Triest—Göding (Station) und Göding (Station)—Lemberg oder Monasterczyska, bezw. Triest—Zauchtel K.F.N.B. und Zauchtel K.F.N.B.—Lemberg oder Monasterczyska resultirende Gebührendifferenz gelangt gegen Vorlage der auf die contrahirende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe von Göding, bezw. Nentitschein zur Erstattung. Diese Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende März 1894 einzureichen sind, müssen von Seiten der Gödinger, bezw. Neutitscheiner Tabakfabrik die Bestätigung darüber tragen, dass die bezüglichen Rohtabaksendungen aus der Levante via Triest eingeführt und in Göding, bezw. Neutitschein nur eingelagert wurden. Für die Gebührenermittlung auf Grund der directen Frachtsätze ab Triest, wie auch für die Frachtberechnung bis und von Göding (Station), bezw. bis und von Zauchtel K.F.N.B. wird das bei der Weitersendung ab Göding, bezw. Zauchtel in den Frachtbriefen erscheinende Gewicht als Basis dienen. Die aus Ursache der Reexpedition erwachsenden Nebengebühren, dann die Transportgebühren für die Strecken von Station Göding in die Tabakfabrik Göding und vice versa, bezw. von Station Zauchtel K.F.N.B. in die Tabakfabrik Neutitschein und vice versa werden selbstständig erhoben und bilden keinen Gegenstand der Rückerstattung.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
289	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Ausstellungsgegenstände für die Weltausstellung in Chicago 1893	Den österreichischen und ungarischen Verbandsstationen im Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarif	Den niederländischen Hafenstationen dieses Verbandstarifes	1. Die Ausstellungsgüter müssen als solche von der k. k. bezw. k. Central-Commission für die Weltausstellung in Chicago beglaubigt und an eine nach Amerika fahrende Dampfschiffahrts-Gesellschaft adressirt sein. 2. Alle Ausstellungsgüter sind mit Bezettelungen zu versehen, aus denen ersichtlich ist, dass die betreffenden Gegenstände für die Ausstellung in Chicago bestimmt sind. 3. Die Frachtermässigung erstreckt sich nicht nur auf die zu den Frachtsätzen des allgemeinen Classentarifes zu befördernden Sendungen, sondern auch auf diejenigen Güter, welche zu Ausnahmetarifsätzen befördert werden. Selbstverständlich sind bei solchen Gütern auch die für die Anwendung der Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen. 4. Bei der Vereinigung von Ausstellungsgut mit Nichtausstellungsgut zu einer Frachtbriefsendung ist jegliche Frachtermässigung ausgeschlossen. 5. Etwaige Begleiter geniessen keine Vergünstigung. 6. Für alle besonderen Leistungen (Verwiegen, Verladen, Versicherung u. s. w.) werden, soweit hiefür tarifmässige Gebühren zu entrichten sind, die in den Tarifen vorgesehenen oder durch besondere Bestimmungen festgesetzten Nebengebühren berechnet.	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbandstarif, Theil II, Heft I, II und IV, vom 1. Mai 1887 und Theil II, Heft III, vom 1. April 1892	Verschieden	50% Nachlass von den tarifmässigen Frachtsätzen	Verschieden	Im Kartirungswege		
290	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kartoffel	Beneschau Bistric Budweis Cheinow Kl.-Heřmanitz-Sedletz Mühlhausen Neu-Cerekwe Ober-Cerekwe Patzau Pilgram Plana Sobieslau Tabor Wobratein Wotic	Elsterwerda (B.D.B.), Station der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen und Benützung der diesfalls im Sächs.-Westösterr.-Ungar. Eisenbahn - Verbande vorgeschriebenen Verkehrswege	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	Verschieden	Markpfennige 90 90 102 94 94 95 99 102 97 100 94 94 94 95 92	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
291	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	betheiligten Verwaltungen	Heu und Stroh		a) Dresden-Altstadt b) Dreeden-Friedrichstadt c) Dreeden-Neuetadt d) Dresden-Pirna	Sendungen von mindeetens 10000 kg oder Frachtzahlung hiefür pro Wagen bei Benützung der für die Beförderung von Gütern im Sächeisch - Oesterreichischen Verbande vorgeschriebenen Verkehrswege	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	a) b) c) d) Markpfennige	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Blosdorf						100 102 100 99				
				Kornitz						115 117 115 114				
				Kunzendorf						104 106 104 193				
				Mähr.-Trühan						106 108 106 105				
				Türnau						113 115 113 112				
292	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Regie- nnd Material - Gegenstände der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, soferne dieselben für Rechnnng dieser Verwaltnng expedirt werden, nnd zwar:	Wien - Nordbahnhof	Oderberg	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Erscheinen der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder einer von deren Dienststellen auf den Frachtbriefen als Aufgeber und Empfänger	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		Die nebenstehenden Frachtbegünstigungen sind für Parteien unzugänglich
			I. Eilgüter, gewöhnliche						451·6	200·5	251·1			
			II. Frachtgüter: a) bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten, und zwar:											
			Güter d. Classe I						166·8	98·9	67·9			
			„ „ „ II						142·0	98·0	44·0			
			„ „ „ A						98·3	94·0	4·3			
			b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen, nnd zwar:											
			Güter d. Classe I						166·8	61·9	104·9			
			„ „ „ II						142·0	61·0	81·0			
			„ „ „ A						98·3	57·0	41·3			
			„ „ „ B						76·2	54·3	21·9			
				bezw. vice versa										
293	Südbahn-Gesellschaft		Frachtgüter als Stückgut	Bruck	Sissek	Für Sendnngen als Stückgnt; Sendungen müssen als Regiegut der k. nnd k. Bosna-Bahn mit directen Frachtbriefen an eine Dienststelle dieser Bahn adreesirt sein oder von einer dieser Dienststellen zur Anfgabe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	Variabel	kr. 143	Variabel	Im Kartirungswege		
				Graz Südb.						121				
				Prevali						126				
			Frachtgüter in Wagenladungen, dann Locomotive, Tender und Eisenbahn - Fahrzeuge, verladen	Bruck		Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen				94				
				Graz Südb.						81				
				Prevali						83 incl. Mgh. u. Steuer				

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 9, vom 24. Jänner 1893, snb Position 229 erschienenen Publication ist in der Rubrik: „Bei Erfüllnng besonderer Bedingungen“ das Wort „ens“ auf „mindestens“ zu ergänzen, und ist vor die Ziffer „1000“ der Bnchstabe „a)“ zu setzen.

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt das Inhalts-Verzeichniss pro 1892 und der Tarif-Index für das IV. Quartal 1892 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 13. Wien, 2. Februar 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des k. k. Handelsministers vom 1. Februar 1893, Z. 3188, betreffend einige Abänderungen der „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe", der „Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen Vicinalbahnen u. dgl.)" und der „Grundzüge der Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportsdienstes bei Secundär- (Omnibus-) Zügen auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe".*)

Mit Rücksicht auf die Bestimmungen des am 1. Jänner 1893 in Wirksamkeit getretenen Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, sind:

A) Die mit Verordnung vom 18. October 1876, Z. 30.084, festgestellten „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe",

B) die mit Verordnung vom 1. August 1883, Z. 24.932 festgestellten „Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen und dgl.)" und

C) die mit Verordnung vom 1. April 1885, Z. 10.816 festgestellten „Grundzüge der Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportsdienstes bei Secundär- (Omnibus-) Zügen auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe" in nachstehender Weise abzuändern:

A) Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe.

Punkt 26 des Art. 8 hat zu lauten:

„Ueber die zur Beförderung explosiver Gegenstände zu verwendenden Wagen und über die bei Verladung derartiger Gegenstände zu beobachtenden Vorsichten bestehen besondere Vorschriften."

Punkt 27 des Art. 8 hat die nachstehende Fassung zu erhalten:

„Die Wagen dürfen nur bis zu dem an denselben vermerkten Ladegewicht oder sofern eine stärkere Belastung nach den besonderen Bestimmungen der Eisenbahnen zulässig und nebst dem Ladegewicht auch die Tragfähigkeit an dem Wagen angeschrieben ist, bis zu dieser Tragfähigkeit beladen werden."

Punkt 68 des Art. 11 hat nachstehende Fassung zu erhalten:

„Für die Beförderung explosiver Gegenstände bestehen besondere Vorschriften."

Punkt 70 des Art. 11 hat nachstehende Fassung zu erhalten:

„Bei allen Zügen sind die mit feuergefährlichen Gegenständen beladenen Wagen in der rückwärtigen Hälfte einzureihen. Rücksichtlich der Einreihung der mit explosiven Gegenständen beladenen Wagen in die Züge bestehen besondere Vorschriften."

*) Separat-Abdrücke dieser Verordnung sind bei der Administration dieses Blattes zum Selbstkostenpreise erhältlich, wenn die betreffenden Bestellungen bis längstens 1. März 1893 erfolgen.

B) Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dgl.)

Abschnitt A.

Verkehrs-Dienst.

Punkt 29 des Art. 8 hat die nachstehende neue Fassung zu erhalten:

„Die Wagen dürfen nur bis zu dem an denselben vermerkten Ladegewicht oder sofern eine stärkere Belastung nach den besonderen Bestimmungen der Eisenbahnen zulässig und nebst dem Ladewicht auch die Tragfähigkeit an den Wagen angeschrieben ist, bis zu dieser Tragfähigkeit beladen werden.“

Abschnitt B Transport-Dienst hat die nachstehende Fassung zu erhalten:

Abschnitt B.

Transport-Dienst.

Artikel 41.

Beförderung von Personen und Reisegepäck.

178. Die Wagenclassen, welche den Personen führenden Zügen beizugeben sind, werden für jede einzelne Bahn vom Handelsministerium festgesetzt.

179. Frauen-Abtheilungen sind in der Regel nicht erforderlich. Ausnahmen zu bestimmen, bleibt dem Handelsministerium vorbehalten.

180. Ist in einem Zuge nur Eine Abtheilung der I. oder II. Classe vorhanden, so darf darin nur unter Zustimmung aller in derselben Mitreisenden geraucht werden, was durch geeignete Affichen in den Waggons bekannt zu geben ist.

Bei Vorhandensein nur Einer Abtheilung der III. Classe ist dagegen das Rauchen in dieser Abtheilung zuzulassen.

Befinden sich dagegen in einem Zuge mehrere geschlossene Abtheilungen einer Wagenclasse, so ist stets eine dieser Abtheilungen für Nichtraucher der betreffenden Wagenclasse zu bestimmen.

181. Für die Haltestellen auf offener Bahn entfällt die Verpflichtung zur Herstellung einer Wartelocalität. (Siehe Punkt 122 des Abschnittes A. Verkehrsdienst.)

182. Die Ausgabe von Billets durch den Conducteur ist zulässig, wobei jedoch der im § 21, Abs. 2 des Betriebs-Reglements festgesetzte Zuschlag zum Fahrpreise im Höchstbetrage von 50 kr. zu entfallen hat. Auch kann die Fahrkarten-Ausgabe einer in der Nähe der Haltestellen ansässigen geeigneten Person übertragen werden.

183. Für die Aufnahme von Reisegepäck im Allgemeinen sind Ausnahmen von den Bestimmungen des Betriebs-Reglements von der ausdrücklichen Genehmigung des Handelsministeriums abhängig.

184. Von den Haltestellen auf offener Bahn wird in der Regel nur Handgepäck befördert. Werden jedoch ausnahmsweise auch andere Colli zur Beförderung angenommen, so gelten nachstehende Bestimmungen:

a) Die Gebühreneinhebung kann auf die Bestimmungsstation verwiesen werden, falls nicht eine spätere Expedirung in einer Zwischenstation als zulässig erkannt wird.

b) Die Ausgabe von Gepäckscheinen kann im Verkehre von einer derartigen Haltestelle nicht gefordert werden. An Stelle der vorschriftsmässigen Gepäckscheine können Gepäckbillets oder Gepäcknummern ausgegeben werden. Die Abfertigung von Reisegepäck nach einer anderen derartigen Haltestelle oder nach Stationen einer Anschlussbahn ist ausgeschlossen.

c) Eine Declaration des Interesses an der Lieferung ist nicht statthaft und fallen auch die Haftungs-Bestimmungen des Betriebs-Reglements betreffs Versäumung der Lieferzeit bei solchem Gepäck weg.

d) Die Aufnahme kleinerer lebender Thiere kann in den Haltestellen nur dann stattfinden, wenn diese Thiere in Käfigen (Steigen, Körben etc.) als Reisegepäck aufgegeben werden.

185. Die Haftpflicht der Eisenbahn für den Gepäcksverkehr nach Haltestellen auf offener Bahn ist in der Weise beschränkt, dass die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht sofort nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungs-Haltestelle abgefordert wird.

Artikel 42.

Beförderung von Eilgütern und Frachten.

186. Zur Aufnahme, beziehungsweise Ablieferung von Eil- und Frachtgütern in Haltestellen auf offener Bahn sind die Eisenbahnen nicht verpflichtet.

Werden jedoch bei solchen Haltestellen oder anderen Punkten auf offener Bahn Eil- und Frachtgüter regelmässig aufgenommen oder ausgefolgt, so ist die Anzeige an das Handelsministerium zu erstatten.

187. In einem solchen Falle können Zuschlagsfristen zu der Lieferzeit für Eil- und Frachtgut nach Massgabe der Verkehrsverhältnisse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde festgestellt werden.

188. Die Enthebung von der Verpflichtung zur Beförderung explosiver Gegenstände erfolgt durch das Handelsministerium.

189. Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Betriebs-Reglements.

C) Grundzüge der Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportsdienstes bei Secundär- (Omnibus-) Zügen auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe.

§ VII **Transports-Dienst** und § VIII **Schlussbemerkung** haben die nachstehende Fassung zu erhalten:

§ VII.

Transports-Dienst.

14. Es ist nicht erforderlich, zu Secundär- (Omnibus-) Zügen Abtheilungen I. Classe beizugeben; Frauen-Abtheilungen sind in der Regel nicht erforderlich. Ausnahmen zu bestimmen, bleibt dem Handelsministerium vorbehalten.

Ist in einem Zuge nur Eine Abtheilung der I. oder II. Classe vorhanden, so darf darin nur unter Zustimmung aller in derselben Mitreisenden geraucht werden, was durch geeignete Affichen in den Waggons bekannt zu gebee ist,

Bei Vorhandensein nur Einer Abtheilung III. Classe ist dagegen das Rauchen in dieser Abtheilung zuzulassen.

Befinden sich dagegen in einem Zuge mehrere geschlossene Abtheilungen einer Wagenclasse, so ist stets eine dieser Abtheilungen für Nichtraucher der betreffenden Wagenclasse zu bestimmen.

15. Die Ausgabe von Billets durch den Conducteur ist zulässig, wobei jedoch der im § 21 Abs. 2 des Betriebs-Reglements festgesetzte Zuschlag zum Fahrpreise im Höchstbetrage von 50 kr. zu entfallen hat. Auch kann die Fahrkartenausgabe einer in der Nähe der Haltestellen ansässigen geeigneten Person übertragen werden.

16. Von den Haltestellen auf offener Bahn wird in der Regel nur Handgepäck befördert. Werden jedoch ausnahmsweise auch andere Colli zur Beförderung angenommen so gelten nachstehende Bestimmungen:

a) Die Gebühreneinhebung kann auf die Bestimmungsstation verwiesen werden, falls nicht eine spätere Expedirung in einer Zwischenstation als zulässig erkannt wird.

b) Die Ausgabe von Gepäckscheinen kann im Verkehre von einer derartigen Haltestelle nicht gefordert werden. An Stelle der vorschriftsmässigen Gepäcksscheine können Gepäcksbillets oder Gepäcksnummern ausgegeben werden. Die Abfertigung von Reisegepäck nach einer anderen derartigen Haltestelle oder nach Stationen einer Anschlussbahn ist ausgeschlossen.

c) Eine Declaration des Interesses an der Lieferung ist nicht statthaft und fallen auch die Haftungsbestimmungen des Betriebs-Reglements betreffs Versäumung der Lieferzeit bei solchem Gepäck weg.

d) Die Aufnahme kleinerer lebender Thiere kann in den Haltestellen nur dann stattfinden, wenn diese Thiere in Käfigen (Steigen, Körben etc.) als Reisegepäck aufgegeben werden.

17. Die Haftpflicht der Eisenbahn für den Gepäcksverkehr nach Haltestellen auf offener Bahn ist in der Weise beschränkt, dass die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht sofort nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungshaltestelle abgefordert wird.

18. Die Mitnahme von einzelnen Güterwagen ist nur dann gestattet, wenn dadurch in den Zwischenstationen keine Verschiebungen nothwendig werden und die festgesetzte Fahrordnung des Secundär- (Omnibus-) Zuges nicht alterirt wird.

§. VIII.

Schlussbemerkung.

19. Die Vorschriften der §§ I—V gelten im Allgemeinen nur für solche Secundär- (Omnibus-) Züge, welche mit keiner grösseren Maximalgeschwindigkeit als 30 Kilometer per Stunde verkehren. Die Festsetzung der Vorschriften für den Verkehr von Secundär- (Omnibus-) Zügen, welche mit einer grösseren Maximalgeschwindigkeit verkehren, bleibt von Fall zu Fall dem Handelsministerium vorbehalten.

Die einschlägigen Dienstinstructionen sind mit den vorstehenden geänderten Bestimmungen in Einklang zu bringen, und sind die erforderlichen Vorlagen im Wege der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen anher zu leiten.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Wirksamkeit.

Der Herr kgl. ungar. Handelsminister, mit welchem diesfalls das Einvernehmen gepflogen wurde, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der ungarischen Krone.

Wien, am 1. Februar 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 22. Jänner 1893, Z. 2489, an alle Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Zulässigkeit der Verwendung von internationalen Eisenbahn-Frachtbriefen, welche die Frachtbriefangaben und sonstigen Erklärungen in Druck enthalten.

In Gemässheit der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, betreffend die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen, ist laut § 4, Abs. 2, hinsichtlich der internationalen Frachtbriefe zunächst nur gestattet worden, denselben die Adresse des Absenders an der für dessen Unterschrift vorgesehenen Stelle beizudrucken.

Wenngleich nun Seitens des Handelsministeriums ein Bedenken dagegen nicht zu erheben gewesen wäre, dass, wie den internen Frachtbriefen (§ 4, Abs. 1), so auch den internationalen Frachtbriefen die Adresse des Empfängers, der Inhalt und die Collienzeichen der Sendung, endlich die gesetzlichen und reglementarischen Erklärungen beigedruckt werden, so musste hievon dennoch vorläufig Umgang genommen werden, weil eine Verpflichtung der ausländischen Anschlussbahnen zur Annahme von internationalen Frachtbriefen, welche an Stelle der handschriftlichen Eintragungen einen derartigen Aufdruck enthalten, aus dem Wortlaute des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht mit Bestimmtheit abgeleitet werden konnte.

Nachdem jedoch die Bahnverwaltungen nunmehr in den Tariftheilen I zu den Verbandsverkehren mit Deutschland, Belgien und den Niederlanden, sowie mit Frankreich und mit der Schweiz dahin übereingekommen sind, dass die erforderlichen Frachtbriefangaben und die zulässigen Erklärungen statt in handschriftlicher Ausfertigung auch in Druck angebracht werden können und gegen diese Vereinbarung — so viel h. a. bekannt — Seitens der ausländischen Eisenbahn-Aufsichtsbehörden eine Einwendung nicht erhoben worden ist, so unterliegt es von hier aus keinem Anstande, in den genannten Verbandsverkehren internationale Frachtbriefe zu verwenden, welche die Frachtbriefangaben und zulässigen Erklärungen in Druck enthalten.

Desgleichen wird es h. a. schon jetzt als zulässig erklärt, dass derartige Frachtbriefe auch in anderen Verbandsverkehren, so insbesondere in jenen mit Italien, zur Verwendung kommen, sobald die Bahnverwaltungen auch in diesem Verkehre eine ähnliche Vereinbarung getroffen haben werden.

Wien, am 22. Jänner 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

a) Die Regulirung der Arbeitspausen gehört zu den wesentlichen, durch das Gesetz vorgeschriebenen Bestimmungen der Arbeitsordnung.
b) Die behördliche Festsetzung von Zahlungsterminen hat auf die Frage der Lösung des Arbeitsverhältnisses keinen Bezug.

Bei der Entscheidung, welche hinsichtlich der Einführung einer Arbeitsordnung vom Ministerium des Innern getroffen werden musste, wurde 1. im Art. 16 für die bei den Maschinen beschäftigten Arbeiter eine Arbeitspause von einer halben Stunde (wechselweise benützbar), für die übrigen Arbeiter eine Arbeitspause von 12 bis 1 Uhr, sowie für den Vor- und Nachmittag eine Arbeitspause von einer Viertelstunde festgesetzt; 2. im Art. 19 der Termin für die Zahlung des Arbeitslohnes bestimmt.

Diese Entscheidung wurde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe in Beschwerde gezogen, weil:

1. die Bestimmung der Arbeitspausen nicht entspreche, da der Betrieb des Etablissements beständig aufrecht erhalten werden muss und daher die Arbeitspausen für alle Arbeiter gleichzeitig nicht festgestellt werden können;
2. der vom Arbeitsgeber begehrte Zusatz, dass es den Arbeitern freistehe, jeden Tag den Arbeitslohn zu beheben, zu genehmigen war, da das Arbeitsverhältniss nach Art. 26 der Arbeitsordnung wann immer gelöst werden könne.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet zurück.

Nach den Entscheidungsgründen ergibt sich:

ad 1, dass nach dem Wortlaute der Anordnung des § 88 a des Gesetzes vom 8. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 22, Punkt 10, die Regulirung der Arbeitspausen zu den wesentlichen, durch das Gesetz selbst vorgeschriebenen Bestimmungen gehört; dass ferner die ministerielle Entscheidung über die Dauer der Arbeitspausen mit dem Wortlaute der nach Massgabe des § 74 a l. c. erlassenen Verordnung vom 27. Mai 1885, R.-G.-Bl. Nr. 82, im Einklange steht; endlich, dass auch dem Gesichtspunkte der Beschwerde, dass das bei den Maschinen beschäftigte Personal nicht auf einmal und zur gleichen Zeit die Arbeitspause halten könne, Rechnung getragen ist, indem diesen Arbeitern die freie Zeit wechselweise gewährt werden soll;

ad 2 beschränkte sich der Verwaltungs-Gerichtshof darauf, zu bemerken, dass die Verlegung der Termine für die Lohnzahlung auf bestimmte Wochentage als Regel den Arbeitsherrn zwar verpflichtet, an den betreffenden Tagen den Arbeitslohn dem Arbeiter jedenfalls zu verabfolgen, ihn aber nicht behindert, dem Ansuchen eines Arbeiters um frühere Bezahlung zu willfahren. (Erkenntniss vom 26. März 1892, Z. 1010; cf. Sammlung Budwiński, Band XVI, pag. 264.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie: Wien—Tetschen: Unterfahrung der Bahn in km 443·875 durch eine Wasserleitung.) Zur Unterfahrung der Strecke Schreckenstein—Tetschen in km 443·875 durch eine zur Villa der Frau Maria Pechanz in Pschüra führende Wasserleitung wurde die Genehmigung ertheilt. [30. December 1892, Z. 60.598.]

— (Linie Wien—Tetschen: Wagenkasten in der Station Kolin) In der Station Kolin wurde zum Zwecke der Aufbewahrung von Briquettesvorräthen ein Wagenkasten aufgestellt. [6. Jänner, Z. 61.377 ex 1892.]

— (Linie Deutschbrod—Pardubitz—Liebau: Handschranken-Umänderung in km 63·1/2.) Der bei dem Wegübergange in km 63·1/2 der Strecke Skuč-Chrast bestehende Handschranken wird in einen Zugschranken mit Läutewerk umgewandelt. [29. December 1892, Z. 57.525.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Schwellenvermehrung.) Die Einlegung einer weiteren Schwelle bei jeder der 6·5 m langen, in den currenten Strecken eingelegten Bessemerstahlschienen wurde nebst dem hiefür bestimmten Normale genehmigt. [29. December 1892, Z. 25.704.]

Localbahn Reichenberg - Gablonz. (Fortsetzungslinie Gablonz—Tannwald: Politische Begehung. Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 3. bis 14. October 1892 durchgeführten politischen Begehung wurde das Project, betreffend die Herstellung der Fortsetzungslinie von Gablonz nach Tannwald hinsichtlich der Theilstrecken km 13·6—20·4, km 23·05—24·4 und km 25·2—26·0 zur Ausführung genehmigt. [4. Jänner, Z. 57.535 ex 1892.]

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Zittau—Reichenberger Eisenbahn: Bauherstellungen.) Das Project für den Bau je eines Wirthschaftskellers bei den Bahnwächterhäusern Nr. 2 a, Flur Rosenthal, I. Theil, Nr. 6, Flur Weisskirchen, und Nr. 8, Flur Ketten, sowie eines Nebengebäudes auf dem Bahnhofe in Kratzau wurde zur Ausführung genehmigt. [27. December 1892, Z. 64.567.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Anwendung der Bestimmungen desselben auf den Verkehr mit den Grenzstationen des Nachbarstaates.) Nach einer von dem Reichs-Eisenbahnamt unter dem 29. December 1892 an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen Deutschlands erlassenen Verfügung finden nach der Festsetzung im zweiten Absatze der Nummer I des Schlussprotocolles zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, dass der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des anderen Staates. Hiernach kommt es — wie zur Vermeidung bereits hervorgetretener unrichtiger Auslegungen hervorgehoben wird — nicht darauf an, dass die im Auslande gelegene Station sich im Betriebe einer inländischen Verwaltung befindet, sondern lediglich darauf, dass die Bestimmungsstation entweder selbst die Zollabfertigungsstelle ist, oder zwischen dieser und der Grenze liegt. Beispielsweise erfolgt auf der von der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung in Oesterreich betriebenen Linie Brambach Grenze—Eger die Zollbehandlung in Voitersreuth; es dürfen demnach mit Deutschen Frachtbriefen (Anlage C und D der Verkehrsordnung) nur Sendungen zwischen Deutschen Stationen und Voitersreuth angenommen werden, während den Sendungen nach und von den jenseits dieser Station liegenden Bahnhöfen Franzensbad und Eger im Verkehre mit Deutschen Stationen auf dem erwähnten Beförderungswege stets internationale Frachtbriefe beizugeben sind, weil solche Sendungen unter allen Umständen dem Internationalen Uebereinkommen unterliegen. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Drahtseilbahn auf die Festung Hohen-Salzburg. (Bau- und Betriebslänge.) Die behördlich festgestellte Bau- und Betriebslänge der am 1. August 1892 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Drahtseilbahn auf die Festung Hohen-Salzburg beträgt 0·19950 km. An dieser Drahtseilbahn befinden sich die Haltestellen Kapitelplatz-Festungsgasse (km 0·00000), Mönchsberg (km 0·09975, dermalen noch nicht eröffnet) und Festung Hohen-Salzburg (km 0·19950). Die Niveaucote der Schiene beträgt in der Haltestelle Kapitelplatz-Festungsgasse 433·450 m, in der Haltestelle Mönchberg 480·690 m und in der Haltestelle Festung Hohen-Salzburg 528·410 m. Diese Drahtseilbahn ist Eigenthum der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft, von welcher sie auch betrieben wird.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Fahrplan der Istrianer Staatsbahnen ab 1. Jänner 1893.) Mit 1. Jänner 1893 sind im Fahrplane der Linien Divacca—Herpelje-Kozina, Triest-St. Andrea—Pola und Canfanaro—Rovigno mehrfache Aenderungen vorgenommen worden. Bis Ende 1892 gab es in der Richtung Wien—Pola drei Anschlüsse an den Südbahn-Schnellzug 2 ab Wien 8.20 Abends, an Pola 12.43 Mittags, an den Postzug 10 ab Wien 9.00 Abends, an Pola 8.50 Abends, und an den Schnellzug 4 ab Wien 7.20 Früh, an Pola 10.54 Abends, während nunmehr die Ankunft in Pola hat 12.50 Mittags, 9.25 und 10.49 Abends erfolgt. Die Fahrzeit um sich sonach um 7, beziehungsweise 35 Minuten vermehrt, rücksichtlich des dritten Zuges um 5 Minuten vermindert. In der Gegenrichtung hatte der von Pola um 6.10 Früh abgehende Schnellzug 2 Anschluss an den in Wien Südbahnhof um 9.45 Abends anlangenden Schnellzug 3, der um 6.55 Früh abgehende Postzug 18 Anschluss an den in Wien um 6.40 Früh ankommenden Postzug Nr. 7, und der um 5.24 Nachmittags von Pola abgehende Personenzug 18 Anschluss an den in Wien um 9.50 Vormittags eintreffenden Schnellzug Nr. 1. Nunmehr bestehen nur noch zwei Anschlüsse, und zwar ab Pola um 5.30 Früh, an Wien um 9.45 Abends, und ab Pola um 6.28 Abends, an Wien um 9.50 Vormittags. In diesem Verkehre tritt sonach ausser des gänzlichen Wegfalles des Personenzugsanschlusses eine Verlängerung der Fahrzeit von 40 Minuten bei dem Pola in der Früh verlassenden Zuge, dagegen eine Verminderung der Fahrzeit um 64 Minuten bei dem Abendzuge ein. Analoge Aenderungen traten in der Relation Triest-St. Andrea — Herpelje, Kozina—Divacca—Wien in beiden Richtungen ein. In der Relation Triest—Pola ist an der Lage der Züge und an deren Fahrtdauer nur ganz Unwesentliches geändert worden, während in der Gegenrichtung der Schnellzug 2 nicht mehr um 6.10 Früh, sondern um 6.28 Abends Pola verlässt, daher in Triest um 10.04 Abends und nicht wie bisher um 10.28 Vormittags eintrifft.

[Z. 2616.]

Oesterreichische Eisenbahn - Verkehrsanstalt. (Anschaffung von Plateauwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die Seitens der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Vorlage gebrachten Planseizzen für einen neu anzuschaffenden Plateauwagen von 30 m² Ladefläche mit Bremse und einen Plateauwagen von 35 m² Ladefläche ohne Bremse, beide mit freien Vereins-Lenkachsen B 5 genehmigt und gleichzeitig die Bewilligung ertheilt, dass diese beiden Plateauwagen bei der Firma Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik Lederer & Porges angeschafft werden. [Z. 62.127 ex 1892.]

Verkehrsunterbrechungen und Behebung derselben.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz):

31. Jänner. Der Gesammtverkehr in der Strecke Aussee—Obertraun wurde wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

29. Jänner. In der Strecke Jaslo—Neu-Zagórz wurde wegen Schneeverwehung der Personenverkehr eingestellt.

30. Jänner. In den Strecken Jaslo—Rzeszów und Jaslo—Stroze wurde wegen Schneeverwehung der Personenverkehr eingestellt.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Innsbruck):

24. Jänner. Wegen Schneeabrutschung in der Strecke Westendorf—Hopfgarten musste Personenzug 11 und Schnellzug 103 in Westendorf, Schnellzug 102 in Hopfgarten zurückbehalten werden. Bis zur Freimachung der Bahn erlitten Zug 103 1 St. 3 Min., Zug 11 4 St. 36 Min., Zug 102 2 St. 3 Min. und Zug 218 3 St. 13 Min. Verspätung. — Strecke Golling—Sulzau wegen 9 Uhr Abends erfolgter Lawinenstürze im Pass Lueg unfahrbar. Zug 101 wurde in Salzburg, Zug 102 in Bischofshofen zurückbehalten. Personenverkehr wird einerseits bis Golling, andererseits nur bis Sulzau aufrecht erhalten. Passagiere des Zuges 102 wurden am 25./1. mit Zug 104, jene des in Salzburg zurückgebliebenen Zuges 101 am 25./1. mit Zug 103 weiter befördert. — Die Schnellzüge 2202 und 2201 wurden wegen Schneeabgängen zwischen Hüttau und Bischofshofen in der Strecke Bischofshofen—Selzthal nicht in Verkehr gesetzt.

25. Jänner. Verkehr in der Strecke Golling—Sulzau mit Zug 104 wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

29. Jänner. Wegen Schneeverwehung musste in der Strecke Troppau—Bennisch der Verkehr abermals eingestellt werden.

30. Jänner. Wegen Schneeverwehung wurde in der Strecke Wigstadtl—Bantsch, dann auf der Localbahn Zauchtl—Fulnek der Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

31. Jänner. Gesammtverkehr auf der Localbahn Stauding—Wagstadt wegen Schneeverwehung bis auf Weiteres eingestellt.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

29. Jänner. Mit Zug 1314 wurde in der Gesammtstrecke der Localbahn Klein-Schwechat—Mannersdorf der Verkehr wieder aufgenommen.

Localbahn Innsbruck-Hall i. T.:

27. Jänner. Der in Folge heftigen Schneefalls unterbrochene Verkehr zwischen Berg Isel und Hall wurde mit Zug 34 wieder aufgenommen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft:

30. Jänner. Güterverkehr wurde in der Strecke bis Nonnthal wieder aufgenommen.

Salzkammergut-Localbahn:

31. Jänner. Wegen totaler Vereisung der Strecke konnten die Züge 1 und 2 nur zwischen Ischl und Aschau verkehren. Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

31. Jänner. Ab Zug 3 verkehren die Züge wieder normal.

Schiffahrt.

Preussen. (Elbeschifferprüfungen.) Nach einer Bekanntmachung des Chefs der Elbstrombauverwaltung, Oberpräsidenten der Provinz Sachsen, werden in Ausführung der Vorschriften über die Zulassung (Patentirung) der Elbschiffer vom 27. December 1890, im Jahre 1893 die regelmässigen Schifferprüfungen am letzten Sonnabend jedes Monates abgehalten werden mit der Massgabe, dass diese Prüfungen im Monate Jänner bei sämmtlichen Prüfungscommissionen, bei der Commission zu Torgau in den Monaten Mai und November, bei der Commission zu Magdeburg in den Monaten Februar, April und August, bei der Commission zu Tangermunde in den Monaten März und September, bei der Commission zu Wittenberge in den Monaten April und October, bei der Commission zu Hitzacker im Monate Juni, bei der Commission zu Lauenburg in den Monaten Juli und December abgehalten werden können. Mit den Anmeldungen zur Prüfung ist das polizeiliche Führungsattest, das Dienstbuch über die im Schiffahrtsbetriebe zurückgelegte Beschäftigung, und ein Zeugniss des Schiffsführers, bei welchem der Antragsteller zuletzt beschäftigt gewesen ist, spätestens acht Tage vor dem Prüfungstermine dem Vorsitzenden der Commission vorzulegen.

England. (Neuer Dampfer). Der Misserfolg, von welchem seinerzeit die Verwendung des „Great Eastern" begleitet war, wurde vielfach auf dessen allzu grossen Dimensionen zurückgeführt. Dies ist jedoch nicht zutreffend, da seither schon nahezu ebenso grosse Dampfer gebaut worden sind und sich bewährt haben. Der Grund des Misserfolges des „Great Eastern" lag in dem ungünstigen Verhältnisse zwischen diesen Dimensionen und der Maschinenkraft des Schiffes. Die Länge des „Great Eastern" betrug 680 Fuss = 198·1 m, dessen Maschinenkraft 7650 Pferdekräfte. Vor einigen Wochen ist für den Dienst der Cunard-Linie ein Oceandampfer fertig gestellt und vom Stapel gelassen worden, welcher 620 Fuss = 189 m, Länge besitzt, dessen Maschine aber 30.000 Pferdekräfte besitzen. Dem Vernehmen nach wird auch für die White Star Linie gegenwärtig ein Oceandampfer gebaut, dessen Länge 700 Fuss = 213·4 m, betragen wird.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 30. Jänner bis zum 5. Februar.)

Adriatischer Dienst.

31. Jänner,	um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.
1. Februar,	um 4 1/2 Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris" Capitän R. Colledani, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.
2. ,,	um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Tibisco", Capitan E. Mazzarevich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
,,	um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitan A. Trobitz, nach Venedig.
3. ,,	um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Oreste", Capitän E. Rafeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selvo, Zara, Sebonico, Rogosnizza, Trau, Spalato, Porto Carober, Milna, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
4. ,,	um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.

5. Februar, um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Messina“, Capitän A. Bilaffer, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opns und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

31. Jänner, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Argo“, Capitän V. Gutman, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfn, Patras. Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Anschluss in Smyrna nach Mytilene Dardanellen, Gallipoli, Cesmé, Samos und Rhodus.

1. Februar, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Pollnce“, Capitän A. Privileggio, nach Thesealien bis Conetantinopel, mit Berührnng von S. Giov. di Medua, Santi Qnaranta, Corfu, Sauta Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla Lagoe, Dedeagatsch nnd Dardanellen.

2. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Saturno“, Capitän C. Nicolich, nach Alexandrien, Syrien nnd Karamanien, nach Smyrna und Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfn, Port Said, Jaffa, Caiffa, Beyruth, Alexandrette, Meieina, Rhodns, Samos' Khios, Mytilene, Dardanellen und Gallipoli.

3. „ zu Mittag: Dampfer „Amphitrite“, Capitän B. Vidos, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschlues in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limaesol und Rhodns.

4. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Daphne“, Capitän P. Sussanich, nach Constantinopel mit Berührnng von Brindisi. Corfu, Patras, Piräue und Dardanellen; Anechluss in Pyräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffnng in Constautinopel nach Bnrgas, Varna, Costanza, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt Batum und Odessa.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. Februar, zn Mittag: Dampfer „Imperatrix“, Capitän F. Egger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Snez nnd Aden. Anschlues in Bombay nach China und Japan.

21. Februar, um 4 U. Nachm.: Dmpf. „Maria Valerie“, Capitän A. Mitis, nach Indien, China und Japan mit Berührung von Port Said, Snez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras und Calcntta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contnmaz-Massregeln.

„Adria“, kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate Fehruar 1893.) Im Monate Februar werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	Februar
Fiume	Triest, Bari, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Carola“	2
„	Triest, Bari, Messina, Neapel, Genua, Nizza. Marseille	„Adria“	9
„	Bari, (Brindisi, Palermo), Messina, Catania, Malta, Tnnis (Tripolis*)	„Buda“	10
„	Triest, Bari, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Árpád“	16
„	Triest, Bari, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Szápáry“	23
„	Barcelona **)	„Matlekovits“	25
„	Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Széchényi“	1/III.
„	Hull, Newcastle o/T	„Yeddo“	1—10
„	Liverpool	„Tarifa“ (Cunard Line)	5—15
„	London	„Durham“	10—20
„	New-York	„Elysia“ (Anchor Line)	15—25
„	Hull, Newcastle o/T	„Rinaldo“	15—25
„	Liverpool	„Palmyra“ (Cunard Line)	18—28
„	Tanger*), Bordeaux	„Szent László“	18—28
„	Rouen	„Tisza“	18—28
„	Malta, Algier*), Glasgow	„Rákóczy“	18—28
„	London	„Winestead“	25/II—5/III
„	Hamburg, Rotterdam	„Sparta“	28/II—10/III
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	Fiume, Triest	„Arpád“	4
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Szápáry“	11
Marseille, Genua, Neapel, Meesina, Bari	„ „	„Carola“	18
Tnnis, Malta, Catania, Messina, Bari	Triest, Fiume	„Buda“	19
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	Fiume, Trieet	„Adria“	25
Hull, Newcaetle o/T.	Triest, Fiume	„Palermo“	1—10
Liverpool	„ „	„Palmyra“ (Cunard Line)	5—15
London	„ „	„Sultana“	5—15
Oporto, Bordeaux	Pola, Fiume	„Jókai“	10—20
Rouen	„ „	„Zichy“	10—20
Rouen	Triest, Fiume	„B. Kemény“	15—25
Liverpool	„ „	„Aleppo“ (Cunard Line)	18—28
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Bassano“	18—28
Glasgow	„ „	„Mátyás király“	18—28
Bordeaux	„ „	„Deák“	18—28
Rouen	„ s	„Andráesy“	18—28

*) Falle acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladungen nach Algier, Tanger oder Tripolie angemeldet wurden, behält die Direction sich dae Recht vor, die Berührung dieeer Häfen zu nnterlaesen.

**) Der Dampfer wird aueser Barcelona noch eiuen zweiten epanischen Mittelmeer-Hafen, eventuell Cadix, anlaufen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Ahgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auekünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann**, **Wien**, I., Zelinkagasee 2. — **Budapest**, Frauz Josef-Platz 6.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 17. Jänner hei der Firma: „Localbahn Asch-Rossbach“ Wilhelm Řižek als Vorstandsmitglied gelöscht, dagegen Gustav Klaubert, offener Gesellschafter der Firma „J. C. Klaubert & Söhne in Wien, als Vorstandsmitglied mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des X. Stückes.) Das am 24. Jänner herausgegebene X. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2061: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 17. Jänner 1893, Z. 853, betreffend das Verbot der Abhaltung von Klauenviehmärkten im Marktorte Kotzman.

Nr. 2062: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 21. Jänner 1893, Z. 1859, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Laibach-Stadt, Laibach-Umgebung, Littai und Rudolfswerth in Krain nach Steiermark.

— (Inhalt des XI. Stückes.) Das am 25. Jänner herausgegebene XI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2063: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 20. Jänner 1893, Z. 2463, betreffend die Gestattung der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Landskron, Leitomischl und Polička in Böhmen nach Mähren.

Nr. 2064: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 21. Jänner 1893, Z. 1472, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Wiederkäuern (Rindern, Schafen und Ziegen) aus dem galizischen politischen Bezirke Biala nach Schlesien.

— (Inhalt des XII. Stückes.) Das am 26. Jänner herausgegebene XII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2065: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 21. Jänner 1893, Z. 670, hetreffend die Aufhebung der bezüglich des Verkehres mit Klauenthieren angeordneten Beschränkungen.

Nr. 2066: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 20. Jänner 1893, Z. 1696, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Krain nach und durch Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des XIII. Stückes.) Das am 27. Jänner herausgegehene XIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2067: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 16. Jänner 1893, Z. 2085, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in den politischen Bezirken Datschitz und Mähr.-Kromau.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 30. Jänner d. J. dem Ministerialrathe im Handelsministerium Dr. Georg Ritter von Thaa das Ritterkreuz des Leopold-Ordens taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Bei der in der Sitzung des Wiener Verwaltungsrathes der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 12. Jänner vorgenommenen Wahl wurde an Stelle des verstorhenen Vice-Präsidenten Carl Ritter von Zimmermann-Göllheim, Se. Excellenz Graf Sigismund Berchtold zum Vice-Präsidenten des Wiener Verwaltungsrathes gewählt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung des ab 1. Juli 1891 giltigen Tarifes für Facchinage-Gebühren in Triest.

Ab 26. Jänner 1893 wird für Wein in Fässern bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief die Zollfacchinage-Gebühr von 4 kr. auf 2 kr. pro 100 kg herabgesetzt.

Wien, am 15. Jänner 1893. [104]

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Aufhebung des Tarifheftes Nr. 2 zu Theil III.

Am 15. März 1893 tritt das Tarifheft Nr. 2 vom 1. Jänner 1880 zu Theil III des Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehres (Ausnahmetarif für den Transport von Holz und Rinden) nebst sämmtlichen Nachträgen vollständig ausser Kraft.

Wien, am 30. Jänner 1893. [105]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Bayerischer Verband.

Einführung des Nachtrages XIV.

Mit 1. Februar 1893 gelangt der Nachtrag XIV zum Niederländisch-Bayerischen Verbandstarif vom 1. Juni 1883 zur Ausgabe.

Derselbe enthält die Aenderung des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen auf Grund des internationalen Uebereinkommens für den Eisenbahn-Frachtverkehr, sowie Ergänzungen der Tarif-Tabellen.

Wien, am 30. Jänner 1893. [106]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Nachtrag I zum Theil II des Süddeutschen Donau-Umschlagsverkehres.

Am 1. Februar 1893 gelangt der Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif, Theil II, vom 20. August 1892 des Süddeutschen Donau-Umschlagsverkehres über Passau Donaulände transit und Regensburg Donaulände transit zur Einführung, welcher Berichtigungen und Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen, sowie des Kilometerzeigers und der Tarif-Tabellen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction erhältlich.

Wien, am 30. Jänner 1893. [107]

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Borstenviehtransporte in Wagenladungen von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) nach Wien (St. Marx).

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1893 gelangen für Borstenviehtransporte in Wagenladungen von den im Ausnahmetarife XIV des Galizisch-Wiener Verbandstarifes (vom 1. Februar 1893) enthaltenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) die directen Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes nach Wien (Nordbahnhof) bei Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen unter Zuschlag nachstehender Gebühren, und zwar bei Benützung von 1 Etage oder gedecktem Wagen 33 kr., bei Benützung von 2 Etagen 67 kr. ö. W. pro m² der einfachen Bodenfläche des verwendeten Wagens, für Wien (St. Marx) insolange zur Anwendung, als sich die im directen Ausnahmetarife für Borstenvieh- und Schaftransporte von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen etc. nach Wien (St. Marx), giltig vom 15. August 1891, enthaltenen Frachtsätze für Borstenviehtransporte in Wagenladungen nicht billiger stellen.

Wien, am 28. Jänner 1893. [108]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft II.

Einführung eines directen Frachtsatzes für Coakstransporte.

Für Coakstransporte von mindestens 10.000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Trzynietz Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Station Königshütte der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau tritt mit Giltigkeit vom 10. Februar 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, spätestens bis Ende 1893, ein directer Frachtsatz in der Höhe von 25 kr. österr. Währ. Noten pro 100 kg in Kraft.

Budapest, am 26. Jänner 1893. [109]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Heft III. — Ergänzung des Nachtrages.

In dem am 1. Jänner 1893 in Kraft getretenen Nachtrag I zu Heft III des Ausnahmetarifes für den obbenannten Kohlenverkehr, sind auf Seite 8, Schnitt-Tafel II, Empfangsstationen der Gruppe A, bei den Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen hinter Felsö-Galla, bezw. Ostfi-Asszonyfa die nachbezeichneten Stationen mit den neben angegebenen Theilfrachtsätzen nachzutragen:

Gyömöre † . . . . 64 Kreuzer
Pápa † . . . . 66 „

Budapest, am 27. Jänner 1893. [110]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sistirung der Aufnahme von Frachtgütern für Matzleinsdorf und Wien-Mauth loco.

Trotz der laut Kundmachung Nr. 1144/CII vom 20. Jänner 1893 eingeführten Massregeln ist die Abfuhr der Abgabsgüter in der Station Matzleinsdorf eine derart säumige, dass der Ueberfüllung der genannten Station nicht abgeholfen erscheint.

Wir finden uns daher genöthigt, die Aufgabe von Frachtgütern mit der Bestimmung für Matzleinsdorf und Wien-Mauth loco hiemit bis auf Weiteres zu sistiren.

Ausgenommen hievon sind nur Petroleumsendungen für Matzleinsdorf, ferner die dem k. k. Hauptzollamte in Wien zu stellenden zollpflichtigen Güter.

Die Aufnahme und Beförderung von über Wien hinaus bestimmten Gütern bleibt aufrecht.

Wien, am 28. Jänner 1893. [111]

Sonstige Nachrichten.

Frachtbegünstigungen für Baumaterialien und Fabrik-Einrichtungsgegenstände. (Publication derselben.) Mit Handelsministerial-Erlass vom 30. November 1892, Z. 56.003, (Vrdgs.-Bl. Nr. 144) wurden die österreichischen Privatbahn-Verwaltungen eingeladen, für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände zu Neuanlagen von Industrie-Etablissements in analoger Weise, wie es auf den Linien der k. k. Staatsbahnen durch den Ausnahmetarif VII eingeführt wurde, generelle Frachtermässigungen zu gewähren. Mehrere Bahnen sind dieser Einladung bereitwillig nachgekommen, so dass zur Zeit schon eine grössere Zahl solcher Ausnahmetarife bestehen, welche im Allgemeinen nach dem Muster des bezüglichen Ausnahmetarifes der k. k. Staatsbahnen aufgestellt sind. Dieselben enthalten eine Reihe von Bestimmungen, auf deren Grund von Fall zu Fall, über Einschreiten der betreffenden Firma, die Begünstigung im Rückvergütungswege zugestanden wird. Auch ist in der Regel Seitens der Bahn der Vorbehalt gemacht, einzelne Relationen von der Begünstigung auszuschliessen. Es ist nun die Frage actuell geworden, ob derlei auf Grund der bezüglichen Ausnahmetarife gewährten Begünstigungen einer besonderen Publication unterliegen. Diese Frage wurde von der k. k. General-Inspection dahin entschieden, dass bei dem Umstande, als die Ausnahmetarife nicht allen Parteien ohne Unterschied zugänglich sind, eine besondere Anmeldung zur Erlangung des Zugeständnisses nothwendig ist und die Begünstigung nur im Wege der Rückvergütung angewendet wird, jede solche Frachtermässigung sich als eine besondere Refactie darstellt, und dass demnach nicht nur in dem Falle, wenn eine Abweichung von den Bestimmungen des Ausnahmetarifes zur Einführung gebracht wird, eine besondere Publication erforderlich ist, sondern dass vielmehr jedes suf Grund des Ausnahmetarifes den Parteien von Fall zu Fall gemachte Zugeständniss der Publicationspflicht unterliegt.

[G.-I.-E. vom 7. Jänner 1893, Z. 151,
18. Jänner 1893, Z. 959,
17. Jänner 1893, Z. 1225, und
31. Jänner 1893, Z. 14.746 ex 1892.]

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Nachtrag I zu den Remorque-Tarifen.) Mit Schiffahrtsbeginn 1893 tritt der Nachtrag I zu den Remorque-Tarifen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Kraft. Derselbe enthält neue Gebührentabellen für die Remorquirungen bis einschliesslich 250 km, sowie für jene über 250 km. Im Unterschiede von den bisherigen, nunmehr ausser Kraft tretenden Gebührentabellen enthalten die neuen Tabellen nicht acht, sondern zehn Gebührenclassen. Es sind nämlich aus der bisherigen VIII. Gebührenclasse, welche die Fahrzeuge von mehr als 5000 q Tragfähigkeit umfasste, drei neue Classen gebildet worden, von denen Classe VIII die Fahrzeuge von 5001—6000 q Tragfähigkeit, Classe IX die Fahrzeuge von 6001—7000 q Tragfähigkeit, und Classe X die Fahrzeuge über 7000 q Tragfähigkeit enthält.

Norddeutsch-Bayerischer Getreide- und Mehlverkehr. (Einbeziehung des Artikels „Malz".) Mit Wirksamkeit vom 15. Jänner l. J. ist der Artikel „Malz" in das Artikelverzeichniss des Norddeutsch-Bayerischen Getreide- etc. etc. Ausnahmetarifes vom 1. März 1892 aufgenommen worden.

Preussisch-Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr. (Nachtrag IV.) Am 25. Jänner d. J. trat der Nachtrag IV. zum Tarife für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und solchen der Bayerischen Staatseisenbahnen in Geltung. Derselbe enthält Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau und Regensburg. (Nachtrag I zum Theil II vom 20. August 1892.) Am 1. Februar l. J. gelangte der Nachtrag I zur Einführung, welcher Berichtigungen und Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen, sowie des Kilometerzeigers und der Tariftabellen enthält.

Französisch-Deutsche Güterverkehre über Belgien. (Neuer Tarif, Theil I.) Am 1. Februar d. J. trat an Stelle des provisorischen Theiles I für die Französisch-Deutschen Güterverkehre über Belgien vom 1. Jänner d. J. ein neuer Theil I, enthaltend ein vollständiges Reglement, in Wirksamkeit.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Holzstoffpappe.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar d. J. ab gelangte im Verkehre von Eisenstein nach Harzburg ein Ausnahmetarif für ungeleimte Holzstoffpappe in Sendungen von mindestens 10.000 kg in einem Wagen in Höhe von 2·29 Mk. für 100 kg zur Einführung.

Eisenbahn-Directionsbezirk Erfurt. (Neuer Tarif, Theil II, für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1893 tritt an Stelle des Eisenbahn-Personen- und Gepäcks-Tarifs, Theil II, enthaltend: Besondere Bestimmungen für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt, sowie für den Verkehr von demselben nach den Stationen der übrigen Preussischen Staatseisenbahnen vom 1. Mai 1889, ein neuer Theil II in Kraft.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif für Eisen- und Eisenwaaren von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad u. s. w. transit vom 1. November 1887.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1893 wird die Station Maizières der Reichs-Eisenbahnen mit nachfolgenden directen Frachtsätzen in den genannten Tarif einbezogen.

Von Maizières nach	km	Frachtsätze für 100 kg in Mk.	
		a	b
Eger transit	656	1·93	1·52
Franzensbad transit	653	1·92	1·52
Furth i. W. transit	665	1·96	1·54
Kufstein transit	682	2·00	1·58
Passau transit	723	2·12	1·67
Salzburg transit	736	2·16	1·70
Simbach transit	706	2·07	1·63

Berlin-Bayerischer und Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Holzstoffpappe.) Im Verkehre zwischen Eisenstein und Berlin (Anh. Dresd. Bhf.) ermässigte sich vom 1. Februar d. J. ab der bisherige Ausnahmefrachtsatz für ungeleimte Holzstoffpappe von 2·27 Mk. auf 2·06 Mk. für 100 kg. Ferner kommen für die Beförderung von ungeleimter Holzstoffpackpappe in Sendungen von 10.000 kg, bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht, vom 1. Februar d. J. ab folgende Ausnahmefrachtsätze zur Erhebung:

von Eisenstein nach Blankenburg i./Th.: 1·56 Mk. für 100 kg
von Eisenstein nach Pössneck: 1·42 „ „ „ „

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Tarifheft 2 vom 1. Jänner 1891.) Mit Wirksamkeit vom 20. Jänner d. J. wurde der Ausnahmetarif Nr. 24 für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate (Tarifnachtrag IV) durch die Aufnahme des Artikels „Malz" in das Artikelverzeichniss ergänzt.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. (Ausnahmetarif für Holzstoffpappe.) Mit dem 1. Februar d. J. ermässigten sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 (Holzpappe ab Eisenstein) um je 0·09 Mk. für 100 kg.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
294	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Regiegüter der k. u. k. Bosnabahn	rücksichtlich der Strecken der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Beliebige Mengen als Eil- oder Frachtgut bei der Auf- und Abgabe	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif		Zugestanden wird die Berechnung nach den Taxen des Militärtarifes		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die k. u. k. Bosnabahn als Empfängerin, bezw. Absenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende März 1894	Bei der zur Verwendung für Betriebs- und Bauzwecke bestimmten Gütern muss eine Dienststelle der k. u. k. Bosnabahn als Empfänger, dagegen bei den nach der Verwendung zum Versandt gelangenden Gütern eine solche als Absender erscheinen
295	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine	Hořitz	Prag St.E.G.	Die Ausladung der Steine in Prag St.E.G. mit Benützung des Hebekrahnes von den Eisenbahnwagen auf die Strassenfuhrwerke hat durch die Arbeiter der Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif, Theil I	Krahngebühr in Prag St.E.G. pro 100 kg in Kreuzern ö. W.: 2	1	1	Im Kartirungswege		
296	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Gedörrtes Obst und Pflaumenmus	Im Verordnungs-Blatte Nr. 3 ex 1893 ist die sub Posit. 90 publicirte Begünstigung nachstehend zu berichtigen: In der Relation Zimony—Triest ist der Kartirungssatz von „182“ auf „149“ Kreuzer und der Nachlass vom officiellen Frachtsatze von „50“ auf „17“ Kreuzer zu berichtigen. Ebenso sind in der zweiten Zeile des Textes der Rubrik 14 die Worte: „Original-Aufgabs-Recepisse“ zu streichen und an deren Stelle: „Duplicat-Frachtbriefe“ zu setzen.										
297	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kieserde	Melsicz	Wien (Staats- oder Nordbahnhof)	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Theil II, Heft 4, des Oesterr.-Ungar. Verbandstarifes	35 kr. ö. W.	26·5 kr. ö. W.	8·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
298	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zinkblech	Oswięcim	Budapest-Kelenföld; Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Josefstadt, Budapest-Leopoldstadt und Budapest-Westbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg per Frachtbrief und Wagen, und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Budapest-Kelenföld: a) 161·4 kr. b) 160·4 kr.; übrige Stationen: a) 157·4 kr. b) 156·4 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
299	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rohzucker	Modřan	Prag K.F.J.B. trans. Prag-Hrabowka trans. Prag-Smichow trans. oder umgekehrt	Bei Aufgabe a) in jedem Gewichte, b) bei 5000 kg pro Wagen, c) bei 10000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	b) 12 kr. c) 11 kr.		Im Kartirungswege		
			Raffinadezucker							a) 13·1 kr. b) 12·1 kr. c) 11·1 kr.				
300	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Oesterreichischen Eisenbahn-Verwaltungen	Getreide etc., Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Malz	Retz, Zellerndorf und Znaim, Stationen der Oest. Nordwestbahn und umgekehrt	Den Rheinisch-Westphälischen Tarifstationen	Bei Auflieferung von mindestens 10000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden Wagen	Vom 5. Februar 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893, bezw. bis zur Durchführung im Wege des Verbandstarifes	Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 1, vom 1. August 1890 nebst Nachträgen		Tarifirung nach den laut Nachtrag II vom 1. December 1891 zum vorgenannten Verbandstarife (Seite 4—7) für Wien Oe.N.W.B. giltigen Frachtsätzen des Ausnahmetarifes A, unter Anwendung der dortselbst ausgewiesenen Cursdifferenzen		Im Kartirungswege		
301	Südbahn-Gesellschaft		Weizen, Buchweizen (Haide und Haidekorn) und Roggen (Korn)	Barcs	Leoben transit	Transporte müssen für an den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen gelegene Mühlen-Etablissements zum Zwecke der Vermahlung bestimmt sein und von Bahn zu Bahn abgefertigt werden. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen für derlei Sendungen nach Lambach und westlich Lambach gelegenen Stationen der Linien bis Passau, Ried, Simbach u. Salzburg	für derlei Sendungen nach Stationen der Strecke Pottenbrunn bis Gunskirchen Auf den Frachtbriefen muss ersichtlich sein, dass die betreffenden Sendungen ab Leoben, resp. Leobersdorf, auf Grund der im Verordnungsblatte Nr. 149 ex 1892, Post 2410, publicirten Ermässigung abgerechnet wurden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	kr. 85·6 inclus. Manipulationsgebühr u. Steuer	kr. 65	kr. 20·6	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe und der Original-Frachtbriefe bis zur definitiven Bestimmungsstation, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					Leobersdorf transit				85·8	65	20·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
302	Südbahn-Gesellschaft		Sand	Felixdorf	Mödling	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die Bestimmungen der Serie XIII des Südbahntarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	8	6·6	1·4	Im Kartirungswege		
					Laxenburg				10	8·6	1·4			
					Liesing				10	6·6	3·4			
					Atzgersd.-Mauer				10	6·6	3·4			
									kr. excl. Mgb.		kr.			
303	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Borstenvieh	Bruck a/L. transit	Fischamend Bahnhof	Bei Aufgabe in ganzen Wagenladungen als Frachtgut; Verladung in Etagewagen. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf	Localtarif	Verschieden	38·4 kr. ö. W. pro Quadratmeter Ladefläche des verwendeten Etagewagens 54·6 kr. ö. W. für die Benützung der Trommel	Verschieden	Im Kartirungswege		
304	Steyrthalbahn		Schlacken	Unterhimmel	Steyr-Garsten loco	Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief. Verfrachtung eines Minimalquantums von 1200 t pro Jahr	Bis Ende December 1893	Localtarif	9·1 kr.	8·0 kr.	1·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Frachtbrief-Duplicate bis längstens Ende Jänner 1894	
305	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schotter und Schottersteine	Czernotin-Keltsch		Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen für Beschotterungszwecke des Bezirksstrassen-Ausschusses in Wsetin bestimmt sein. Auf- und Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Jablunka				17·7	9	8·7			
					Rauczka				15·7	9	6·7			
					Wsetin				20·5	9	11·5			

Offert-Ausschreibung.

In der Haltestelle **Kellerwiese** der Bahnlinie Wien—Salzburg gelangt im heurigen Jahre eine **Wartchalle** zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von 9100 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, die Bedingnisse, Baubeschreibung und Pläne liegen bei der k, k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien (Kaiser Franz Josefs-Bahnhof in Wien, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens 13. Februar 1893, 12 Uhr Mittags, im Einreichungs-Protokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien abzugeben.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich weiters die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Angebote zurückzuweisen.

Wien, im Jänner 1893.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	$1^1/_2$
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 14. Wien, 4. Februar 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums an sämmtliche österreichische Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverwaltungen vom 17. November 1892, Z. 50.602, betreffend die Legitimirung der dem nichtactiven Mannschaftsstande des Heeres, der Kriegsmarine oder der Landwehr angehörenden Bediensteten bei den Controlsversammlungen.

Es ist kürzlich der Fall vorgekommen, dass ein im executiven Verkehrsdienste verwendeter Bahnbediensteter, welcher wegen verspäteter Meldung zur Controlsversammlung von der zuständigen militärischen Evidenzbehörde mit einer Arreststrafe belegt wurde, es unterliess, seine Eigenschaft als Bediensteter einer Verkehrsanstalt dem die Amtshandlung vornehmenden Herrn Officier ordnungsmässig zur Meldung zu bringen.

In Folge dessen wurde der erwähnte Bahnbedienstete zum sofortigen Strafantritte verhalten, ohne dass die in den Wehrvorschriften, III. Theil (§ 38, Punkt 18), vorgesehene Verständigung seiner vorgesetzten Bahndienststelle erfolgte.

Um künftighin derartige, den geregelten Vollzug des öffentlichen Verkehrsdienstes beirrende Vorkommnisse hintanzuhalten wird die geehrte Verwaltung, einer Anregung des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung entsprechend, eingeladen, dafür Sorge tragen zu wollen, dass die dortseitigen dem nichtactiven Mannschaftsstande des Heeres, der Kriegsmarine oder der Landwehr angehörenden Bediensteten sich bei den Controlsversammlungen für den Fall etwaiger Anstände stets sofort als Bedienstete der bezüglichen Verkehrsanstalt gehörig ausweisen, und wolle zugleich in Absicht auf die zweckmässigste Form der hiebei zu benützenden Legitimation, als welche am einfachsten die dortseitige Anstellungs-Urkunde (Decret, Verständigungsschreiben u. dgl.) zu gelten hätte, die geeignete Anweisung des Personals veranlasst werden.

Wien, am 17. November 1892.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von Alt-Aussee längs des Augstbaches bis zur Rettenbachalm und von dort im Thale des Rettenbaches bis nach Ischl.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Rudolf Grafen Westphalen in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von Alt-Aussee längs des Augstbaches bis zur Rettenbachalm und von dort im Thale des Rettenbaches bis nach Ischl im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 16. Jänner 1893. Z. 59.816 ex 1892.

Statistische Daten über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten Nordamerikas im Jahre 1891.

Nach dem letzten Jahresberichte der Commission für die zwischenstaatlichen Handelsbeziehungen (Interstate Commerce Commission) betrug die Länge des Bahnnetzes der Vereinigten Staaten mit 30. Juni 1891 im Ganzen 168.402 englische Meilen oder 270.959 Kilometer. Unter Berücksichtigung der zwei- und mehrgeleisigen Strecken steigt jedoch die totale Geleiselänge auf 216.149 Meilen, d. i. 347.784 km. Die durchschnittliche Bahnlänge (einfaches Geleise) per 100 engl. Quadratmeilen betrug unter Ausschluss von Alaska 5·67 engl. Meilen und per 10.000 Einwohner 26·29 Meilen.

Die östlichen Staaten besitzen das dichteste Bahnnetz; es entfallen auf 100 Quadratmeilen in Connecticut 20·77 Meilen, in Delaware 16·10, in Illinois 18·25, in Jowa 15·12, in Massachusetts 25·99, in New-Jersey 27·71, in New-York 16·19, in Ohio 19·68 und im Staate Pennsylvania 22·77 Meilen.

Vergleichsweise ist zu erwähnen, dass in Grossbritannien 16·42, in Belgien 28·23 und in Frankreich 11·06 Meilen Bahnen auf je 100 Quadratmeilen enfallen.

Im Jahre 1891 ist das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten um 4805 Meilen, d. i. 7731 km gewachsen, daher die Zunahme gegen den Durchschnitt der letzten Jahre zurückgeblieben ist.

Die grösste Bauthätigkeit war in den Staaten südlich des Ohio und in jenen westlich des Mississippi. In diesen Staaten hat sich die Länge des Bahnnetzes allein um 1670 Meilen, d. i. 2687 km vergrössert.

Am 30. Juni 1891 bestanden in den Vereinigten Staaten 1785 Bahngesellschaften, von welchen 889 selbstständige Betriebsgesellschaften sind.

In Folge von Fusionen war im Jahre 1891 die Zahl der Bahngesellschaften eine geringere als im Vorjahre, trotzdem die Bahnlänge sich vergrössert hatte.

Im Jahre 1891 bestanden 42 Bahngesellschaften, deren jede ein Betriebsnetz von über 1000 engl. Meilen besass, und ist nahezu die Hälfte aller Bahnen der Vereinigten Staaten in den Händen dieser 42 Gesellschaften.

Aus dem Berichte geht weiters hervor, dass 80 Bahngesellschaften bestehen, deren jede Jahreseinnahmen von über 3 Millionen Dollars erzielte.

Die 80 Gesellschaften dieser Kategorie besitzen 69·5 pCt. des ganzen Bahnnetzes der Vereinigten Staaten, erhalten 82·1 pCt. aller Einnahmen im Bahnverkehre, befördern 83·76 pCt. aller Reisenden und 82·66 pCt. aller beförderten Güter.

Von den im Ganzen im Güterdienste geleisteten 81,074.000 Tonnenmeilen wurden durch die gedachten 80 Gesellschaften allein 67,008.000 Tonnenmeilen geleistet.

Die Gesammtzahl der Locomotiven aller Bahnen betrug am 30. Juni 1891 32.139, die Zahl aller im Besitze der Bahnen befindlichen Wagen war 1,215.611. Die Locomotivzahl ist im genannten Jahre um 1999 Stück, jene der Wagen um 45.944 gestiegen.

Per 100 Meilen Bahn betrug im Jahre 1891 die Zahl der Locomotiven 20, jene der Personenwagen 17, jene der Lastwagen 714.

Die Ausrüstung des Fahrparkes der Eisenbahnen mit durchgehenden Bremsen und mit automatischen Kuppelungen macht nur langsame Fortschritte.

Im Jahre 1891 waren bei den Bahnen der Vereinigten Staaten im Ganzen 784.285 Personen bedienstet.

Das totale Anlagecapital der Bahnen in den Vereinigten Staaten betrug im genannten Jahre 9.829,475.015 Dollars, d. i. 60.942 Dollars per Meile oder 37.875 Doll. per Kilometer Bahn.

Mit dem am 30. Juni 1891 abschliessenden Jahre betrugen die Bruttoeinnahmen aller Bahnen 1.096,761.395 Dollars, d. i. 6801 Dollars per Meile. Da sich die Betriebsausgaben auf 731,887.893 Dollars oder 4538 Dollars per Meile stellten, so verblieben an Reineinnahmen 364,873.502 Dollars, d. i. 2263 Dollars per Meile. Letzterer Betrag ist nur um 37 Dollars niederer als im Vorjahre.

Von den Bruttoeinnahmen entfallen 736,793.699 Dollars auf den Frachtenverkehr (67·17 pCt. der Gesammteinnahmen) und 281,178.599 Doll. auf den Personenverkehr (25·64 pCt. der Gesammteinnahmen).

Die Einnahmen aus der Postbeförderung betrugen 24,870.015 Doll., von den verschiedenen den Express-Güterdienst besorgenden Gesellschaften wurden an die Bahnen 21,591.349 Doll. entrichtet.

Von den Betriebsausgaben entfallen 34·08 pCt. auf den Personendienst und 65·92 auf den Güterdienst.

Der Betriebskosten-Coëfficient war im Jahre 1891 66·73 pCt.

Im genannten Jahre wurden im Ganzen 531,183.988 Reisende befördert und 12.844,243.881 Personenmeilen geleistet.

Die Frachtenbewegung betrug 675,608.323 Tonnen und wurden 81.073,784.121 Tonnenmeilen geleistet.

Die Anzahl der Personenzugmeilen betrug 307,927.928, jene der geleisteten Güterzugsmeilen 446,274.508.

Im Durchschnitte wurde ein Reisender 24·18 engl. Meilen weit, eine Tonne Fracht auf 120 Meilen befördert.

Im Durchschnitte wurden per Personenzug 42 Reisende, per Güterzug 181·67 Tonnen Fracht befördert.

Die durchschnittlichen Einnahmen per Meile und Reisenden waren 2·142 Cents, per Tonnenmeile 0·895 Cents; per Personenzugsmeile 1·06 Doll. und per Güterzugsmeile 1·64 Doll.

Die Anzahl der Bahnunfälle stellte sich im Jahre 1891 höher als in allen früheren Jahren. Es betrug die Zahl der durch Bahnunfälle Getödteten 7029, jene der Verwundeten 33,881. Hievon entfallen 2660 Todte und 26.140 Verletzte auf Bahnbedienstete, ferner 293 Todte und 2972 Verletzte auf Reisende. [„Railway News.“]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 193. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 31. Jänner interpelliren die Abgeordneten Polzhofer und Genossen Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen Verdienstentganges einer Anzahl von Arbeitern aus Anlass der Schneeverwehung auf der Strecke Schwechat—Mannersdorf.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien-Krakau: Vermehrung der versicherten Fahrstrassen bei der Sicherungsanlage in der Station Dzieditz.) Bei der Weichen- und Signal-Sicherungsanlage auf der Südseite der Station Dzieditz tritt eine Vermehrung der versicherten Fahrstrassen ein. [5. Jänner, Z. 53.802 ex 1892.]

— (Erweiterung der Rollbahn-Anlage der Firma Johann Heilinger & Co. in der Station Oderberg.) Die für Zwecke der Firma Johann Heilinger & Co. in Wien in der Station Oderberg bestehende Rollbahn-Anlage wurde durch Herstellung eines Zweiggeleises auf Bahngrund erweitert.
[6. Jänner, Z. 62.908 ex 1892.]

— (Auflassung von Aushilfswächterposten und Herstellung von Zugschranken.) Auf Grund des Ergebnisses der am 28. November 1892 durchgeführten politischen Begehung wurde für die beabsichtigte Auflassung der Aushilfswächterposten Nr. 174·1/2 in km 250·402 der Strecke Stauding—Stiebnig und Nr. 178·1/2 in km 256·410 der Strecke Stiebnig—Schönbrunn in den Gemeinden Stiebnig und Polanka und für die im Zusammenhange damit stehende Herstellung von Zugschranken anstatt der in km 250·076 und 256·410 bestehenden Handschranken die Bewilligung ertheilt.
[11. Jänner, Z. 63.062 ex 1892.]

— (Linie Schönbrunn—Troppau: Reconstruction des gewölbten Durchlasses in km 284·785.) Auf Grund des Ergebnisses der am 7. November 1892 durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Reconstruction des gewölbten Durchlasses im km 284·785 genehmigt.
[9. Jänner, Z. 58.688 ex 1892.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Haltestelle beim Wächterhause Nr. 92 nächst Hlussowitz.) Das Project für die Errichtung einer Personen-Haltestelle beim Wächterhause Nr. 92 der Strecke Olmütz—Sternberg nächst dem Orte Hlussowitz wurde genehmigt.
[29. December 1892, Z. 61.504.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 16. und 20. December 1892 wurde die technisch-polizeiliche Prüfung von drei für die Linien der k. k. Staatsbahnen bestimmten Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptender mit anstandslosem Erfolge durchgeführt. Zwei Maschinen wurden in der Locomotivfabrik Floridsdorf gebaut und tragen die Inventarsnummer 5717, Serie III/c, und die Fabriksnummer 853, bezw. die Inventarsnummer 5716, Serie III/c, mit der Fabriksnummer 852, während die dritte Maschine aus der Locomotivfabrik in Wr.-Neustadt stammt und mit der Inventarsnummer 5710, Serie III/c, und Fabriksnummer 3634 versehen ist. Alle drei Maschinen haben die Kesselprobe anstandslos bestanden. Die Locomotiven sind gleichartig gebaut und besitzen im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen sind nicht vorhanden; die drei Achsen sind untereinander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist innenliegend und geschieht die Umsteuerung mittelst Reservirhebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und sind die Maschinen ferner versehen mit variablen Blaserohren, Hilfsgebläsen, mit zwei Injectoren nach System Friedmann Nr. 9, Classe E, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rose, Vacuumbremse, sowie mit Dampfheizungsvorrichtung und einem Geschwindigkeitsmesser. Die Probefahrten wurden auf der 11·9 km langen Strecke Wien—Purkersdorf unternommen und wurde mit sämmtlichen drei Maschinen eine maximale Geschwindigkeit von 70 km per Stunde und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 32·4 bezw. 36·6 km per Stunde bei den in Floridsdorf erbauten und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 37 km per Stunde bei der in Wr.-Neustadt erbauten Maschine erzielt. Mit Rücksicht auf dieses günstige Ergebniss wurden sämmtliche drei Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Staatsbahnen übergeben.
[Z. 4112.]

Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz. (Bau- und Betriebslänge.) Die Längen der am 27. November 1892 dem öffentlichen Verkehre übergebenen schmalspurigen Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz wurden behördlich festgestellt und beträgt die Baulänge vom Beginne des Localbahngeleises in der Station Preding-Wieselsdorf der Linie Liboch—Wies der Graz-Köflacher Bahn bis zum Geleiseabschlusse in der Endstation Stainz 11·5022 km; nachdem die Mitte des Aufnahmsgebäudes in ersterer Station 0·067 km nach dem Beginne der Baulänge und die Mitte des Aufnahmsgebäudes in letzterer Station 0·1165 km vor dem Geleiseabschlusse gelegen ist, ergibt sich für die Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz eine Betriebslänge von 11·3187 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Niveau-Côte der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Niveau-Côte der Schiene in Meter
Preding-Wieselsdorf .	Station	0·0000	287·09
Kraubath bei Stainz .	Haltestelle	5·1149	291·97
Herbersdorf	„	7·2996	298·25
Stainz	Station	11·3187	325·20

Verkehrsunterbrechungen und Behebung derselben.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

31. Jänner. Zwischen km 30·7 und 30·9 ist in Folge Wassereinbruchs in ein über einer Strecke abgestossenes Bohrloch nach Zug 12 eine Dammsetzung von 50 cm Tiefe und 90 m Länge erfolgt, wodurch beide Geleise unfahrbar wurden. Güterverkehr in der Strecke Dux—Preschen wurde eingestellt; Personenverkehr wird durch Umsteigen ermöglicht.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

1. Februar. Auf der Localbahnstrecke Bruck a/L.—Hainburg wurde der Gesammtverkehr mit Zug 1406 wieder eröffnet.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

1. Februar. In der Strecke Jaslo—Rzeszów wurde der Personenverkehr wieder aufgenommen.

(Verkehrsleitung Mährisch-Schönberg):

1. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Kriegsdorf—Römerstadt mit Zug 856 eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

1. Februar. Auf der Localbahn Stauding-Wagstadt wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3218 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Pelsöcz-Murány. (Gesetzentwurf.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 7 vom 15. Jänner verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungarischen Handelsminister dem ungar. Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfes, die Concessions-Verleihung für die projectirte Murányvölger (Muranythaler) Eisenbahn, eine im Bereiche der Comitate Gömör und Kis-Hont im Muranythale im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und der diesen ergänzenden Novelle G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauende Linie Pelsöcz—Murány. Diese 40·75 km lange Linie zweigt von der Station Pelsöcz der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Banréve-Dobsina ab und wird über Licze-Gicze, Jolsva, Hirznyovicze und Nagy-Röcze bis Murány führen. Die Gesammtkosten dieser Localbahn, deren Concessionswerber Reichstags-Abgeordneter Géza Kubinyi, Dionys Mihálik und Alfred Heinzelmann sind, werden mit 1,546.000 fl. bemessen. Als Stationen für den Gesammtverkehr sind ausser der gemeinsamen Ausgangsstation Pelsöcz, Nagy-Röcze und die Endstation Murány einzurichten, ferner als Haltestellen und für den Wagenladungs-Güterverkehr Licze-Gicze, Hirsnyoviczc, schliesslich als Wasserstationen Jolsva und die Endstation Murány.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung, bezw. Verlängerung der Dauer früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat die den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen seinerzeit ertheilte, bisher aber nicht benützte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 13. Jänner 1893, Z. 90.050 ex 1892, die seinerzeit mit Erlass vom 1. März 1892, Z. 13.450, dem Obergespan Michael Zsilinszky ertheilte Vorconcession für eine in Fortsetzung der concessionirten Békes-Csanáder Bahn, d. i. der Localbahn Szentes-Szegvár—Hód-Mezö-Vásárhely (vergl. Vrgds.-Bl. Nr. 143 ex 1892) von der Station Hód-Mezö-Vásárhely der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Földéak in der Station Makó mit der Linie Szeged—Arad der Vereinigten

Arader und Csanáder Eisenbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 36 ex 1892), neuerdings auf die Dauer eines Jahren.

2. Mit Erlass vom 13. Jänner 1893, Z. 90.235, die seinerzeit mit Erlass vom 21. December 1891, Z. 81.905, den Nagy-Kanizsaer Gutsbesitzern Wilhelm, Edmund, Aladár und Ladislaus Guttmann de Gelsö ertheilte Vorconcession für folgendes Localbahnnetz, und zwar:
   a) für eine von der Station Miholjac-Dolnji der Localbahn Belisce-Kapelna abzweigende und diese nach Uebersetzung der Drau an einem geeigneten Punkte und weiterhin im Bereiche des Baranyaer Comitates über Drava-Szabolcz, Harkány, Viszlo, Czinderi, Bogát, Kisaszonyfa und die Gemarkung der Gemeinde Szt. Iván in der Station Szent Lörincz mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Linie Barcs—Pécs (Fünfkirchen)—Mohács der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verbindende,
   b) für eine von der Endstation Belisce der Linie Belisce—Kapelna aus abzweigende und diese in der Station Eszék mit der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány verbindende,
   c) für eine von Belisce aus mit Benützung der den Projectanten eigenthümlich gehörenden von Brce bis Ohód führenden Industriebahn zum Anschlusse an die concessionirte Localbahn Eszék-Našić-Batrina (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1893) bis Našić führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 ex 1892, Vorconcession Post 2 a, b, c), neuerdings auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 13. Jänner 1893, Z. 90.493, die seinerzeit mit Erlass vom 21. December 1891, Z. 81.266, dem Reichstags-Abgeordneten Johann Bobula als Mitglied des Consortiums Josef Hannibal und Van Severen Wollman ertheilte Vorconcession
   a) für eine von der Station Sopron (Oedenburg) der Linie Wr.-Neustadt—Kanizsa—Barcs der Südbahn-Gesellschaft abzweigende und dieselbe über Nyék (Comitat Sopron), Nagy-Barom, Közép-Pulya, Felsö-László und die Gemarkung der Gemeinde Kéthely in der Endstation Köszeg (Güns) mit der Linie Szombathely—Köszeg (Steinamanger—Güns) verbindende,
   b) für eine von einem geeigneten Punkte zwischen den zukünftigen Stationen Nyék und Lakfalva der Linie a) ca. 12 km von Nyék entfernt an einem geeigneten Punkte der Linie abzweigende und mit Berührung der Gemarkung der Gemeinde Kabold (Ritzing) bis Lakompak,
   c) für eine von der Station Sopron aus mit Berührung der Bánfalvaer und Brennberger Kohlenwerke und weiterhin im Bereiche der Lakompaker und Kabolder Kohlenreviere führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 ex 1892, Vorconcession Post 1 a, b, c), neuerdings auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Deutsches Reich. (Bekanntmachung, betreffend die weitere Verwendung der durch das frühere Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vorgeschriebenen Formulare zu Eisenbahn-Frachtbriefen.) Laut dieser im „D. R.-A." publicirten Bekanntmachung vom 26. Jänner hat der Bundesrath nachstehenden Beschluss gefasst:

„Für den inneren Verkehr auf den Deutschen Eisenbahnen wird die Verwendung der bisherigen Frachtbriefformulare bis zum Ablauf des Monates Juni 1893 gestattet, sofern darin der Vordruck für die Declaration der Gesammt-Werthsumme ganz und in dem für die Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung bestimmten Vordruck das Wort „rechtzeitigen" vor der Uebergabe zur Beförderung gestrichen worden sind."

Preussen. (Betriebsmittelbedarf der Staatsbahnen im Etatsjahre 1893/94.) Für Erneuerung der Betriebsmittel sollen nach der „Z. d. V. D. E.-V." in 1893/94 etatsmässig 40,410.000 Mk. gegen 40,751.000 Mk. im Vorjahre verwendet werden, und zwar für die Erneuerung ganzer Locomotiven und Tender durch Beschaffung von 358 Locomotiven verschiedener Gattung 17,161.300 Mk., für die Erneuerung von Locomotivtheilen 2,992.300 Mk., für die Erneuerung ganzer Personenwagen durch Beschaffung von 374 Personenwagen verschiedener Gattung 6,186.300 Mk., für die Erneuerung von Wagentheilen 463.000 Mk., für die Erneuerung ganzer Gepäck- und Güterwagen durch Beschaffung von 4100 Gepäck- und Güterwagen verschiedener Gattung 12,231.400 Mk., für die Erneuerung von Wagentheilen 1,375.700 Mk. Der Gesammtbetrag bleibt hinter der rechnungsmässigen Ausgabe in 1891/92 um rund 1,948.000 Mk. zurück. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass in der wirklichen Ausgabe des Jahres 1891/92 rund 2,720.000 Mk. für Betriebsmittel enthalten sind, deren Beschaffung zu Lasten des Etats für 1890/91 genehmigt worden war, deren Anlieferung und Verrechnung aber erst in 1891/92 erfolgt ist. Hiernach übersteigt der veranschlagte Betrag die wirkliche Ausgabe des Jahres 1890/91 um etwa 772.000 Mk. Dieser Mehrbetrag findet darin seine Begründung, dass die Anzahl der im Jahre 1893/94 zu erneuernden Personen- und Güterwagen eine grössere sein wird, als im Jahre 1891/92, während die zu beschaffenden Locomotiven der Zahl nach zwar zurückstehen, jedoch soviel schwerer und leistungsfähiger sind, als die bisher beschafften, dass gleichwohl ein grösserer Kostenbedarf erforderlich ist.

— (Kohlenbedarf der Staatsbahnen im Etatsjahre 1893/94.) Der Bedarf der Preussischen Staatsbahnen an Steinkohlen und Coaks ist im Etat für 1893/94 auf 3,291.655 t zum Grundpreise von 8·65 Mk. und 4·54 Mk. Nebenkosten, demnach mit einer Ausgabe von 43,416.000 Mk. angenommen. Für das Vorjahr waren 3,200.028 t Steinkohlen und Coaks zum Grundpreise von 8·73 Mk. und 4·59 Mk. Nebenkosten mit einer Gesammtausgabe von 42,616.000 Mk. angesetzt.

Schiffahrt.

Rückgang der Schiffahrtsbewegung im Hafen von Marseille. Im November 1892 sind im Hafen von Marseille 662 Fahrzeuge, Dampfer und Segler von 395.917 Tonnen Gehalt mit einer Ladung von 268.191 Tonnen eingelaufen. Ausgelaufen sind 625 Schiffe von einem Tonnengehalt von 378.673 Tonnen mit nur 123.016 Tonnen Waaren. Die Gesammtbewegung belief sich sonach im Einlauf und Auslauf auf 1287 Schiffe von 774.590 Tonnen Gehalt mit 391.207 Tonnen Ladung. Im Vergleiche zum Verkehre im correspondirenden Monate des Jahres 1891 hat sich die Gesammtzahl der Fahrzeuge um 168 Stück, der Tonnengehalt um 65.183 Tonnen und die Waarenverfrachtung um 62.881 Tonnen vermindert. Das „Journal des Transports" schreibt diesen rapiden Verfall des Verkehres in diesem bedeutenden Mittelmeerhafen dem herrschenden Schutzzollsystem zu, ein Verfall, der in Folge der herrschenden Zolldifferenzen mit der Schweiz zu Gunsten des Hafens von Genua noch weitere Fortschritte machen dürfte.

Neuerungen im Bootsbau. Auf der Werfte von Butters Brothers & Comp. in Glasgow war vor Kurzem ein Boot neuer Construction ausgestellt, welches lediglich aus zwei Platten dünnen Siemens-Martin-Stahles bestand, die durch Pressen die genaue Form des Bootes erhalten hatten und dann beiderseits an den Kiel und die Steven angenietet worden waren. Die übrige Ausrüstung, incl. Luftkasten für die erhöhte Schwimmkraft ist ganz dieselbe wie bei anderen Booten. Die Erfinder nennen ihr Boot „The seamless steel boat" und rühmen seine Leichtigkeit. [„Shipping World."]

Türkei. (Sanitäre Massregeln.) Laut amtlicher Mittheilung ist die 24stündige Observation gegen österreichisch-ungarische Provenienzen in der Türkei aufgehoben und vom 25. Jänner l. J. an durch ärztliche Visite ersetzt worden.
[H.-M.-Z. 5536.]

Brasilien. (Oesterr.-ungar. Provenienzen.) Die brasilianische Regierung hat über Verwendung des k. u. k. Geschäftsträgers in Rio de Janeiro mittelst Verordnung vom 30. December 1892 beschlossen, dass

1. die österreichisch-ungarischen Häfen für seuchenfrei anzusehen sind und dass
2. die Provenienzen aus diesen Häfen vom 30. December 1892 ab nach strenger ärztlicher Visite in die brasilianischen Häfen mit „libera pratica" zugelassen werden.

[H.-M.-Z. 5531.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft via Aussig.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1893 tritt für den oben genannten Verkehr ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der directe Tarif vom 1. April 1892 sammt den Nachträgen I und II aufgehoben wird.

Teplitz, am 30. Jänner 1893. [112]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Staton Wien wegen Güteranhäufung.

Da sich in Folge aussergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr Seitens der Parteien eine grosse Menge von Gütern in den Magazinen der Station Wien angehäuft hat und die Manipulation auf das Empfindlichste behindert ist, wird, um der Gefahr einer gänzlichen Stockung vorzubeugen, auf Grund des § 69 (7) des Betriebs-Reglements, vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde, die tarifmässige lagergeldfreie Zeit für alle in gedecktem Raum einzulagernden Frachtgüter vom 6. Februar 1893 bis auf Weiteres auf einen Tag herabgesetzt.

Wien, am 1. Februar 1893. [113]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Haltestelle Nieder-Absdorf für Eilgüter, dann für Getreide in Wagenladungen.

Am 1. März 1893 wird die an der Localbahn Drösing-Zistersdorf gelegene Halte- und Ladestelle Nieder-Absdorf auch für die Auf- und Abgabe von Eilgütern, dann für Getreidesendungen in ganzen Wagenladungen eröffnet.

Das Nähere ist aus der affichirten Kundmachung, dann aus den für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geltenden Tarifen sammt Nachträgen zu ersehen.

Wien, am 3. Februar 1893. [114]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.
K. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn.
K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 15. Februar 1893 treten folgende Tarifnachträge in Kraft:

Nachtrag II zu den vom 1. September 1890 giltigen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck etc. auf der Südbahn;

Nachtrag I zu dem vom 1. Mai 1891 giltigen Tarif und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Reisegepäck etc. auf der Graz-Köflacher Eisenbahn;

Nachtrag I zu dem vom 1. März 1891 giltigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck etc. auf der Wien—Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn;

Nachtrag I zu den vom 1. Jänner 1891 giltigen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck etc. auf der Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Exemplare dieser Nachträge können um den Preis von 10 Kreuzer per Stück von der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft bezogen werden.

Wien, am 28. Jänner 1893. [115]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Nachtrag I zum General-Gütertarife.) Zur Jänner-Ausgabe 1893 des General-Gütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist mit Giltigkeit vom 1. Februar der Nachtrag I erschienen.

Personen- und Gepäcksverkehr Breslau—Sachsen. (Tarifänderungen.) Die für den 1. Februar 1893 bekannt gemachten Tarifänderungen im Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen des Directionsbezirkes Breslau einerseits und Stationen der kgl. Sächs. Staatsbahnen andererseits treten erst am 15. Februar d. J. ein.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg Kreuzer a)	b)	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg Kreuzer a)	b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg Kreuzer a) u. b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
306	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl der Pos. M, 4 der Güterclassification des Tariftheiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	a) Klein-Schwechat b) Wien Donau-Quaibahnhof	Battelan	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief; bei frachtgutmässiger Beförderung und Einhaltung der übrigen tarifarischen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localgütertarife	73	71	70·5	68·5	2·5	Im Kartirungswege		
					Beneschau				75	73	72·5	70·5				
					Bilin (k.k.St.B.)				104	102	101·5	99·5				
					Březnitz				77	75	74·5	72·5				
					Brüx (k.k.St.B.)				104	102	101·5	99·5				
					Budweis				57	55	54·5	52·5				
					Dux-Liptitz				106	104	103·5	101·5				
					Eger				101	99	98·5	96·5				
					Eisenstein				93	91	90·5	88·5				
					Görkau				109	107	106·5	104·5				
					Horaždowitz-Stadl				73	71	70·5	68·5				
					Klattau				83	81	80·5	78·5				
					Klostergrab				107	105	104·5	102·5				
					Kosten				107	105	104·5	102·5				
					Littitz				85	83	82·5	80·5				
					Marienbad				96	94	93·5	91·5				
					Mies-Kladrau				88	86	85·5	83·5				
					Nepomuk				77	75	74·5	72·5				
					Neuern				86	84	83·5	81·5				
					Neugedein				88	86	85·5	83·5				
					Neuhaus				65	63	62·5	60·5				
					Ober-Cerekwe				71	69	68·5	66·5				
					Ober-Leutensdorf				106	104	103·5	101·5				
					Patzau				71	69	68·5	66·5				
					Petersburg-Jechnitz				94	92	91·5	89·5				
					Pilgram				75	73	72·5	70·5				
					Pilsen K.F.J.B.				83	81	80·5	78·5				
					Pisek				67	65	64·5	62·5				
					Plan-Tachau				93	91	90·5	88·5				
					Podersam				96	94	93·5	91·5				
					Postelberg				102	100	99·5	97·5				
					Příbram				80	78	77·5	75·5				
		Buschtěhrader Eisenbahn			Rakonitz (B.E.B. und k.k.St.B.)				93	91	90·5	88·5				
					Saaz loco (B.E.B. und k.k.St B.)				101	99	98·5	96·5				
					Schlan				93	91	90·5	88·5				
					Schüttenhofen				77	75	74·5	72·5				
					Strakonitz				69	67	66·5	64·5				
					Tabor				65	63	62·5	60·5				
					Tans				90	88	87·5	85·5				
					Teplitz-Waldthor				107	105	104·5	102·5				
					Weesely ob d. Luschnitz				59	57	56·5	54·5				
					Wittingau				55	53	52·5	50·5				
307	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Graz Südbahn und Puntigam	Ó-Buda Filátorigát (Alt-Ofen Filátoridamm)	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Besteht kein directer Tarif	Variabel		89			Im Kartirungswege		
					Budapest Donauufer-Frachtenbahnhof und Budapest Josefstadt						92					
					Budapest Leopoldstadt und Budapest Westbahnhof						97 kr. incl. Mgb. u. ungar. Steuer					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
308	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Bntter	Héthárs	Odsrberg transit	Dsr tarifmässigen Bestimmungen. a) Bei Anfgabe von beliebigen Quantitäten. b) Bei Anfgabe von, bezw. Frachtzablung nach mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis anf Widerruf. längstens bis Ende 1893	Localtarif		a) 174 kr. ö. W. b) 148 kr. ö. W. [illegible]		Kartirt		
309	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Ziegel	Karwin	Dombrau	Einhaltnng der Bsstimmnngen des Ansnabmstarifes XV nnseres Local-Gütertarifes	Bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende 1893	Localtarif	3·9 kr.	3·0 kr.	0·9 kr.	Im Kartirnngswege		
310	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Localeisenbahn-Gssellschaft	Kalk, gehrannt	Zawratetz-Třemosnitz	Branzans Choteboř Deutschbrod Dobrowitz Goltsch-Jenikau Iglau Junghnnzlau Koliu Libitz Okřiško Okrouhlitz Podiehrad Polna Přibislau-Schlappenz Sedletz-Kuttenberg Startsch-Trebitsch Svetla Wiese Wlkawa	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestsns 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Das Auf- und Abladen bat die Partei dnrch sigene Lente nnd anf eigene Kosten in dsr jewsilig hiefür festgesetztsn Frist zn hesorgen	Bis anf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dscember 1893	Localtarife der hetheiligten Verwaltnngen	Besteben keine dirscten Frachtsätze	Kreuzer ö. W. 24·2 21·2 19·2 20·2 10·8 21·2 21·2 12·8 15·5 25·2 18·3 16·3 21·2 20·2 10·4 26·2 16·8 24·2 19·2		Im Kartirnngswege		Für diese Transporte werden keinerlei weitore Nachlässe, daher auch nicht die im Verordnnngs-Blatte Nr. 71 ex 1892 ɛnb Pos. Nr. 1098 pnblicirten percentnellen Nachlässe gewährt
311	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbuhn (Montanbahnhof Ostran bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelsgenen Couksanstalten des Ostran-Karwiner Rsvieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichon Flügelbahnen in die Montunbuhn, dann rücksichtlich der Strscken ab Einmündnng der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Ssndungen uus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Blansko	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bszahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwondeten Wagen nud Anfrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende Decembsr 1893	Turif für den Oesterr. Kohlonverkehr vom 1. April 1888	41·7 kr.	37·2 kr.	4·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Anf die reclamirende Firma als Anfgeberin lantende, von der Anfgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ahlanf des Zngeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
312	**Buschtěhrader Eisenbahn**		Mineralische Kohle	Falkenan a/d. Eger	M a i n r o t h, Station der kgl. Bayer. Staatsbahnen	Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1893	Tarif für den Böhmisch-Bayer. Kohlenverkehr, Heft I, v. 1. November 1890 nebst Nachträgen		Mark 0·477		Kartirung		

Berichtigung. Oesterr. Nordwestbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 6 vom 17. Jänner 1893, sub Pos. 145 und 146 hat es in der Rubrik „Bezeichnung der Documente etc." richtig zu lauten: Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagplatz und der Schiffsconnaissemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg oder Harburg.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 15. Wien, 7. Februar 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern vom 13. Jänner 1893,*) betreffend das Verbot des Gebrauches färbiger Signallichter beim Radfahren zur Nachtzeit im Bereiche der Eisenbahnanlagen.

§ 1. Aus Rücksichten für die Sicherheit des Bahnbetriebes wird verordnet, dass Radfahrer bei Fahrten auf den längs der Eisenbahnen gelegenen Strassen, sowie im Bereiche der Niveaukreuzungen zur Nachtzeit sich färbiger Laternen oder Signallichter nicht bedienen dürfen.

§ 2. Uebertretungen der vorstehenden Vorschrift werden, insofern nicht die Strafbestimmungen des allgemeinen Strafgesetzes Anwendung finden, nach Massgabe der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857, R.-G. Bl. Nr. 198, geahndet.

§ 3. Die gegenwärtige Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Kraft.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 21. Jänner 1893, Z. 1835, an sämmtliche Handels- und Gewerbekammern, betreffend den Nichtbestand einer Verpflichtung zur Routenvorschreibung in den Frachtbriefen.

Nach Mittheilungen, welche dem Handelsministerium zugekommen sind, besteht vielfach die irrige Meinung, dass auf Grund der neuen mit 1. Jänner d. J. in Wirksamkeit getretenen reglementarischen Bestimmungen für den in- und ausländischen Eisenbahn-Güterverkehr Seitens des Absenders im Frachtbriefe die Vorschreibung einer Route, bezw. die Angabe der Zollabfertigungsstation, erfolgen müsse.

Da diese Anschauung weder im Artikel 6, lit. l, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, noch im § 51, lit. l, des neuen Eisenbahn-Betriebs-Reglements eine Begründung findet, und da die insbesondere von nicht genügend informirter Seite ausgehenden bezüglichen Vorschreibungen geeignet erscheinen, einerseits die Interessen der Versender zu verletzen, andererseits Reclamationen und Weiterungen und somit unnöthige Complicationen hervorzurufen, so wird die geehrte Kammer ersucht, auf die dortigen Geschäftskreise in dem Sinne aufklärend einwirken zu wollen, dass sowohl das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, als auch das interne Eisenbahn-Betriebs-Reglement der Partei, ohne damit eine einschlägige Verpflichtung zu verbinden, lediglich das Recht zur Vornahme derartiger Vorschreibungen im Frachtbriefe einräumt.

Wien, am 21. Jänner 1893.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

*) Enthalten in dem am 4. Februar 1893 ausgegebenen V. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 13.

Eisenbahnverkehr im Monate December 1892 und Vergleich der Einnahmen des Jahres 1892 mit jenen des Jahres 1891.

Im Monate December 1892 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz einen Zuwachs um 14·928 km erfahren, und zwar durch die am 20. des genannten Monates erfolgte Eröffnung der schmalspurigen Localbahn Pöltschach—Gonobitz der Steiermärkischen Landesbahnen.

Im Monate December 1892 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 8,660.725 Personen und 9,611.314 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 24,422.657 fl. erzielt, das ist per Kilometer 873 fl. — Im gleichen Monate 1891 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 8,386.919 Personen und 8,479.514 t Güter, 24,830.321 fl., oder per Kilometer 899 fl., daher resultirt für den Monat December 1892 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2·9 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1892 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 303,233.181 fl., im Jahre 1891 auf 306,918.541 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1892 27.815 km, im Jahre 1891 dagegen 27.000 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer im Jahre 1892 auf 10.902 fl., gegen 11.367 fl. im Jahre 1891, das ist um 465 fl. oder 4·1 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des kilometerischen Ergebnisses im Jahre 1992 ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Einnahme per Kilometer im Jahre 1892 in Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	84.049
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	55.130
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	35.101
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	28.756
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	22.158
6.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	21.454
7.	Leoben-Vordernberger Bahn	19.306
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.966
9.	Böhmische Westbahn	18.111
10.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	18.070
11.	Localbahn Swolenowes-Smečna	17.806
12.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	17.626
13.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.169
14.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	16.605
15.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	14.963
16.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	14.563
17.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.415
18.	Böhmische Nordbahn	13.049
19.	Westliche k. k. Staatsbahnen	12.077
20.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	11.921
21.	Stauding-Stramberger Localbahn	11.908
22.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	11.776
23.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	11.701
24.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	11.522
25.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	11.056
26.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.914
27.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	10.725
28.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	9.859
29.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	9.686
30.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	9.318
31.	Kuttenberger Localbahn	9.253
32.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8.945
33.	Bozen-Meraner Bahn	8.134
34.	Neutitscheiner Localbahn	7.954
35.	Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	7.805
36.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	7.790
37.	Localbahn Eisenerz-Vordernberg	7.548
38.	K. k. Staatsbahnen in Galizien, Mähren, Schlesien und der Bukowina	7.525
39.	Eisenbahn Wien-Aspang	7.468
40.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	7.267
41.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	7.048
42.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.937
43.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	6.844
44.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	6.738
45.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.643
46.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.634
47.	Arad-Temesvárer Eisenbahn	6.198
48.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	6.123
49.	Localbahn Dolina-Wygoda	5.988
50.	Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	5.630
51.	Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway)	5.530
52.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	5.375
53.	Gölnitzthalbahn	5.283
54.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	4.951
55.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.520
56.	Localbahn Cilli-Wöllan	4.355
57.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	4.296
58.	Budapester Localbahnen	4.257
59.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	4.096
60.	Erste ungar.-galiz. Eisenbahn (galiz. Strecke)	3.731
61.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	3.693
62.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.534
63.	Poprádthalbahn	3.474
64.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	3.307
65.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.307
66.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	3.275
67.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	3.275
68.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3.273
69.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	3.265
70.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.249
71.	Kremsthalbahn	3.217
72.	K. k. Istrianer Staatsbahn	3.185
73.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	3.152
74.	Böhmische Commercialbahnen	3.109
75.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	3.054
76.	Localbahn Laibach-Stein	2.918
77.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb.	2.876
78.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2.778
79.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.672
80.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	2.480
81.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.460
82.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	2.406
83.	Számosthalbahn	2.382
84.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	2.352
85.	Zagorianer Bahn	2.323
86.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	2.292
87.	Háromszéker Localbahnen	2.258

Nr.	Bahn	
88.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	2.254
89.	Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a/D.	2.236
90.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	2.227
91.	Localbahn Petroszény Lupény	2.186
92.	Torontaler Localbahnen	2.182
93.	Steyrthalbahn	2.180
94.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	2.172
95.	Mühlkreisbahn	2.169
96.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	2.090
97.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.055
98.	Localbahn Asch-Rossbach	2.050
99.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	2.029
100.	Kolomeaer Localbahnen	2.026
101.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	1.998
102.	Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	1.951
103.	Biharer Vicinalbahnen	1.844
104.	Mährische Westbahn	1.776
105.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	1.743
106.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.674
107.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.672
108.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.588
109.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.520
110.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.470
111.	Szilágysager Eisenbahn	1.446
112.	Localbahn Kaschau-Torna	1.405
113.	Steiermärkische Landesbahnen	1.404
114.	Békéser Comitatsbahnen	1.330
115.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.329
116.	Székler Eisenbahn	1.300
117.	Felek-Fogaroser Localbahn	1.291
118.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.258
119.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.230
120.	Matraer Vicinalbahnen	1.221
121.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.130
122.	Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	1.130
123.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.115
124.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	1.006
125.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	1.001
126.	K. k. Dalmatiner Staatsbahn	999
127.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	998
128.	Löcsethalbahn	996
129.	Taraczthalbahn	786
130.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	786
131.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	680
132.	Localbahn Warasdin-Golubovec	401

Nach der **Zunahme** des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1892 ergibt sich gegen das Jahr 1891 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Bahn	%
Localbahn Cilli-Wöllan	97·2
Holicz-Gödinger Localbahn	64·4
Localbahn Eisenerz-Vordernberg	44·2
Localbahn Ruma-Vrdnik	41·9
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	34·2
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	33·2
Localbahn Warasdin-Golubovec	31·0
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	28·5
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	26·5
Haromszéker Localbahnen	24·8
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	23·0
Localbahn Kaschau-Torna	21·3
Bihárer Vicinalbahnen	20·4
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	20·1
Torontáler Localbahnen	20·0
Localbahn Laibach-Stein	17·6
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	17·6
Erste ungar.-galizische Eisenbahn (galiz. Strecke)	16·3
Székler Eisenbahn	13·8
Budapester Localbahnen	13·8
Taraczthalbahn	12·9
Békéser Comitatsbahnen	12·5
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	12·5
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	12·5
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	12·2
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	11·7
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	11·7
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	11·4
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	11·3
Localbahn Asch-Rossbach	10·7
Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. Donau	10·3
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	10·0
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	9·2
Brünner Localbahn (Dampftramway)	8·7
Fünfkirchen-Barcser Bahn	8·6
Eisenbahn Wien-Aspang	7·8
Mezötur-Turkever Eisenbahn	6·7
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	6·2
Localbahn Swolenowes-Smečna	5·8
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	5·4
Kuttenberger Localbahn	5·3
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	5·0
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	4·9
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	4·6
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	4·5
K. k. Dalmatiner Staatsbahn	4·2
Matraer Vicinalbahnen	4·2
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	4·0
Localbahn Budapest-Lajosmizse	3·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	3·7
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3·6
Számosthalbahn	3·5
Szilágysager Eisenbahn	3·0
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	3·0
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	2·8
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	2·3
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	2·2
Mährische Westbahn	2·1
Bozen-Meraner Bahn	1·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	1·5
Böhmische Nordbahn	1·3
Gölnitzthalbahn	1·2
Böhmische Commercialbahnen	1·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	0·9
Ungarische Westbahn (steierische Strecke)	0·3
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	0·2
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	0·1
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	0·1

Nach der **Abnahme** des kilometrischen Ergebnisses im Jahre 1892 ergibt sich gegen das Jahr 1891 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

Bahn	%
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	0·2
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	0·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	0·5
Localbahn Reichenberg-Gablonz	0·5
Localbahn Mösel-Hüttenberg	0·8

	%
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	0·8
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	1·0
Neutitscheiner Localbahn	1·3
Poprádthalbahn	1·3
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1·4
Mährisch-schlesische Centralbahn	1·5
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	1·7
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	1·9
Zagorianer Bahn	2·3
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	2·8
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	2·9
K. k. Istrianer Staatsbahn	3·3
Böhmische Westbahn	3·4
Westliche k. k. Staatsbahnen	3·5
Kremsthalbahn	3·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4·1
Mühlkreisbahn	4·2
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	4·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	4·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	4·5
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	4·9
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	5·2
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	5·2
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	5·4
Stauding-Stramberger Localbahn	6·2
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	6·8
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	7·2
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	7·8
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	8·1
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	8·2
Arad-Temesvárer Eisenbahn	8·2
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	8·3
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	8·6
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	8·8
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	8·8
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	9·6
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	10·5
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	10·5
Wiener Verbindungsbahn	10·5
Kolomeaer Localbahnen	10·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	11·3
Localbahn Gleisdorf-Weiz	11·9
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	15·0
Localbahn Potscherad-Wurzmes	15·1
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	15·3
K. k. Staatsbahnen in Galizien, Mähren, Schlesien und der Bukowina	16·4
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	20·6
Localbahn Dolina-Wygoda	23·5
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	26·0
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	28·7
Steyrthalbahn	29·3
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	51·2

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate December 1892 gegen die gleiche Periode 1891 erzielte Mehreinnahme erscheint durch den regeren Kohlenverkehr begründet. Die Einnahmen pro 1891 sind definitiv, jene pro 1892 von Jänner bis Ende September definitiv, ab October provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die im Monate December 1892 gegen den gleichen Monat 1891 aus dem Personenverkehre resultirende Mindereinnahme beruht darauf, dass von den Reisenden im Durchschnitte kürzere Strecken zurückgelegt wurden, wogegen die Mehreinnahme im Güterverkehre durch die allgemeine Steigerung, namentlich aber durch die Zunahme des Kohlenverkehres, begründet ist.

Böhmische Westbahn. Im Monate December 1892 ergibt sich im Vergleiche mit den definitiven Resultaten desselben Monates im Jahre 1891 eine Mehreinnahme von fl. 11.129. Der Personenverkehr hat um 100 Personen und der Güterverkehr um 30.181 t, woran der Artikel „Kohle" mit 17.268 t participirt, zugenommen.

Die Einnahmen pro 1891 sind definitiv, jene pro 1892 vom 1. Jänner bis Ende August definitiv, ab September provisorisch.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate December 1892 ergibt sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 453, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 9353, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 8900; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 348, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 16.052, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 16.400.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre des Unternehmens lit. A resultirt aus dem Kohlenverkehre, jene des Unternehmens lit. B aus dem Kohlen- und sonstigen Güterverkehre.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1891 sind definitiv, jene pro 1892 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnungen für die ersten acht Monate 1892 richtiggestellt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Die westlichen Staatsbahnen incl. der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn weisen pro December 1892, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 29.382 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 8403 und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 36.895 t mit einer Mindereinnahme von fl. 43.403 aus.

Die Mindereinnahme im Personenverkehre von fl. 8403 ist eine Folge der Minderfrequenz von 29.382 Personen und ist zum Theile auch in dem Zusammenfallen eines Weihnachtsfeiertages mit einem Sonntage begründet.

Die Mindereinnahme im Güterkehre per fl. 43.403 ist dem Rückgange von 46.895 t in der Güterbewegung zuzuschreiben.

Der bei den westlichen Staatsbahnen allein resultirende Einnahmenausfall ist nur durch den Rückgang im Exportverkehre, namentlich bei

	Tonnen
Getreide	— 3940
Obst und Gemüse	— 7200
Schnittholz	— 3200
Zucker	— 2900

hervorgerufen, da der Localverkehr neuerlich eine Steigerung ausweist.

Auf den Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien (inclus. der Erzherzog Albrecht-Bahn, jedoch exclus. der Galizischen Carl Ludwig-Bahn) ist im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 3790 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 1646 und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 22.543 t mit einer Mindereinnahme von fl. 51.057 zu constatiren.

Die Galizische Carl Ludwig-Bahn weist im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 79.393 Personen, dagegen eine Mindereinnahme von fl. 25.448 und im Güterverkehre eine Mehrfrequenz von 20.504 t mit einer Mehreinnahme von fl. 30.652 aus.

Auf den östlichen Staatsbahnen inclusive der Galizischen Carl Ludwig-Bahn ergibt sich sonach im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 75.603 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 27.094 und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 2039 t mit einer Mindereinnahme von fl. 20.405.

Der Einnahmenausfall im Personenverkehre, trotz der bedeutenden Zunahme der Frequenz, ist eine Folge der Einführung des Kreuzer-Zonentarifes auf der Galiz. Carl Ludwig-Bahn, der Ausfall im Güterverkehre auf der Galizischen Transversalbahn von 22.543 t ergibt sich einestheils durch die Ablenkung der Transporte von der Transversalbahn auf die Galiz. Carl Ludwig-Bahn, andererseits durch die thatsächliche Minderverfrachtung auf den eigenen Linien, wodurch der Ausfall von fl. 51.057 begründet ist.

Dagegen ist auf der Galiz. Carl Ludwig-Bahn durch die vorerwähnte Zulenkung der Transporte eine Mehrfrequenz von 20.504 t zu verzeichnen, welche eine Mehreinnahme von fl. 30.652 zur Folge hatte.

Auf sämmtlichen k. k. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen resultirt pro December 1892 im Personenverkehre eine Mindereinnahme von fl. 45.408 mit einer Minderfrequenz von 33.522 Personen und im Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 51.056 mit einer Minderbeförderung von 31.294 t, so dass sich ein Gesammteinnahmenausfall von fl. 96.464 ergibt.

Für das ganze Jahr 1892 betrug die Transporteinnahme auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen fl. 73,280.373 und resultirt gegenüber der Transporteinnahme pro 1891 ein Einnahmenausfall von fl. 4,345.342.

Die Einnahmenziffern des Jahres 1892 sind nach den definitiven Buchungen bis Ende September reichend, richtiggestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate December 1892 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Steigerung der Frequenz um 70 Personen, welchem Ergebnisse eine Mindereinnahme von fl. 22.212 gegenübersteht.

Der Güterverkehr ergab im Berichtsmonate im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1891 ein günstiges Resultat, indem die Transporte um 142.034 t und die bezüglichen Einnahmen um fl. 171.272 zunahmen.

Transportzunahmen zeigen sich bei nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Kohlen . . . . um 70.019·3 t
„ Zucker, raffinirt . . . . „ 3.762·8 „
„ Holz aller Art . . . . „ 5.163·0 „
bei Steinen aller Art . . . um 175·7 t
„ Ziegeln . . . . „ 6.109·8 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen:

bei Getreide . . . . um 24.110·7 t
„ Mehl und Mahlproducten „ 5.539·3 „

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 3167 Personen zu; die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 1507.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme um 1705 t, woran besonders die Artikel Holz mit 164·1, Steine mit 781·7 und Ziegel mit 297·6 t participiren.

Die Einnahmen aus diesem Verkehre stiegen um fl. 629.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn verminderte sich die Personenfrequenz um 582 Personen, die bezüglichen Einnahmen um fl. 160; dagegen ist im Frachtenverkehre eine Zunahme um 1721 t und des Erträgnisses um fl. 2080 zu constatiren.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate December 1892 erzielte Mindereinnahme gegen den gleichen Monat des Jahres 1891 wurde hauptsächlich durch das fast gänzliche Ausbleiben der Getreidesendungen, sowie die Abnahme der Kohlentransporte und durch die auf den Linien der Ungar. Staatsbahnen vorgekommenen Schneeverwehungen hervorgerufen.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat December 1892 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 15.042 höher = 20·7 pCt.

An der Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 31 = 0·18 pCt., Mehrfrequenz von 639 Reisenden = 1·5 pCt. und der Güterverkehr mit fl. 15.011 = 26·86 pCt., Mehrverfrachtung von 20.819 t = 54·54 pCt., insbesondere Kohle und Rüben.

Die Einnahmen des Jahres 1891 sind definitiv, jene pro 1892 für die Monate Jänner bis October definitiv, ab November provisorisch.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate December 1892 ergibt sich gegen dieselbe Periode 1891 aus dem Personenverkehre eine Abnahme um 242 Reisende und der Einnahmen um fl. 48; hingegen haben die Gütertransporte um 274 t, hauptsächlich Kohle, und die bezüglichen Einnahmen um fl. 205 zugenommen.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate December 1892 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen, mit den analogen Ziffern des Jahres 1891 ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:
(provisorische Einnahmen im December des Jahres 1892 mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1891 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:
Garantirtes Netz . . + 14.013 Personen und + 3.691·— fl.
Ergänzungsnetz . . . — 2.590 „ „ — 1.734·— „
Südnordd. Verbindungsbahn + 4.308 „ „ + 1.831·— „

Unter Nichtberücksichtigung der buchhalterischen Richtigstellung ergibt sich eine Einnahme

beim garantirten Netz von . . . . fl. 5093
„ Ergänzungsnetz „ . . . . „ 6636
bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn von . . . . „ 2369

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1892	1891	Im Monate December 1892 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1892: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1891: Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. Decemb. 1892	1891
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen													
Dalmatiner Staatsbahn	124	124	9.428	4.118	6.094	5.002	11.096	89	11.625	94	— 5·3	124	124
Istrianer Staatsbahn	169	169	33.706	19.699	21.913	25.250	47.163	279	47.849	283	— 1·4	169	169
Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien	2042	2042	391.074	263.002	271.463	897.449	1,168.912	572	1,216.411	596	— 4·0	2042	2042
Westliche Staatsbahnen	4013	4013	1,473.196	1,342.128	649.155	3,120.670	3,769.825	939	3,821.631	952	— 1·4	4013	4013
b) Privatbahnen													
1. auf Rechnung des Staates:													
Erste ungar.-galiz. Eisenbahn: Galizische Strecke	147	147	22.930	20.918	12.530	32.220	44.750	304	38.283	260	+ 16·9	147	147
Ungarische Westbahn: Steierische Strecke	68	68	31.899	15.035	14.919	25.757	40.676	598	39.540	581	+ 2·9	68	68
2. auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.) Lemberg-Czernowitz	266	266	58.060	50.827	61.807	121.118	182.925	688	160.205	602	+ 14·3	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	24.448	27.476	15.842	45.193	61.035	678	77.208	858	— 21·0	90	90
Mährische Grenzbahn: Sternberg-Grulich	95	95	36.686	23.472	10.698	25.706	36.404	383	42.137	444	— 13·7	95	95
Mährische Grenzbahn: Hohenstadt-Zöptau	17	17	16.979	8.366	2.378	5.943	8.321	489	6.339	373	+ 31·1	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.273	4.923	927	2.207	3.134	209	3.808	254	— 17·7	15	15
Bukowinaer Localbahnen: Czernowitz-Nowosielitza	33	33	1.859	3.014	791	7.080	7.871	239	10.456	317	— 24·6	33	33
Vereinigte Linien	176	176	10.723	19.017	4.475	35.107	39.582	225	53.074	302	— 25·5	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	4.155	. . . .	2.577	2.577	322	4.902	613	— 47·5	8	8
Eisenerz-Vordernberg	20	20	877	12.419	366	9.137	9.503	475	10.748	537	— 11·0	20	6
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.099	1 927	2.263	5.418	7.681	384	11.995	600	— 36·0	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	10.480	1.343	2.108	2.509	4.617	118	4.705	121	— 2 5	39	8
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.975	2,147	1.458	3.139	4.597	306	4.758	317	— 3·5	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	5.169	8.590	948	7.437	8.405	255	5.825	177	+ 44·1	33	33
Laibach-Stein	24	24	6.460	1.616	2.067	3.512	5.579	232	5.886	245	— 5·3	24	23
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	11.572	9.015	8.064	14.722	22.786	256	18.568	209	+ 22·5	89	89
Mährische Westbahn	90	90	8.211	12.969	2.695	12.700	15.395	171	12.329	137	+ 24·8	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.501	5.878	225	1.469	1.694	339	1.770	354	— 4·2	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	343	303	102.659	173.923	28.291	170.027	198.318	578	186.881	617	— 6·3	323	272
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.700	6.402	525	4.008	4.533	267	6.881	405	— 34·1	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	2.823	1.042	546	1.962	2.508	251	2.057	206	+ 21·8	10	4
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.465	1.141	519	2.548	3.067	279	2.814	256	+ 9·0	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	8.072	2.518	2.249	3.433	5.682	203	6.319	226	— 10·2	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	5.924	20.827	1.519	6.419	7.938	467	7.618	448	+ 4·2	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	. . . .	28.660	. . . .	7.908	7.908	989	8.324	1.041	— 5·0	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	155 116	664.301	27.361	408.046	435.407	4.311	432.072	4.278	+ 0·8	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	165.700	190.982	66.498	313.632	380.130	1.188	369.483	1.155	+ 2·9	320	320
Böhmische Westbahn	200	200	54.470	176.878	49.803	283.574	333.377	1.667	322.248	1.611	+ 3·5	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn Linie Lit. A	186	186	49.817	249.844	28.275	329.323	357.598	1 923	348.698	1.875	+ 2·6	186	186
Linie Lit. B	236	236	78.778	285.219	32.252	451.952	484.204	2.052	467.804	1.982	+ 3·5	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	26.349	66.673	10.736	130.728	141.464	1.555	136.681	1.502	+ 3·5	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Hauptbahnnetz	1036	1036	562.161	1,011.809	356.635	2,445.357	2,801.992	2.705	2,652.932	2.561	+ 5·6	1036	1036
Localbahnen	259	216	53.003	37.326	12.703	34.065	46.768	181	44.632	207	— 12·6	239	177
Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Oesterreichische Strecke	64	64	32.639	69.009	14.255	143.536	157.791	2.465	227.664	3.557	— 30·7	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	7.224	39.159	1.778	18.005	19.783	1.319	28.716	1.914	— 31·1	15	15

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. December 1892 für Personen und Gepäck	1892 für Güter	1892 im Ganzen	1892 per Kilom.	1891 für Personen und Gepäck	1891 für Güter	1891 im Ganzen	1891 per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 12 Monate 1892	1891	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
											a) K. k. Staatsbahnen
50.375	73.508	123.883	999	49.888	68.980	118.868	959	+ 4·2	999	959	Dalmatiner Staatsbahn
232.594	305.700	538.294	3.185	242.130	314.261	556.391	3.292	— 3·3	3.185	3.292	Istrianer Staatsbahn
4,199.568	11,167.098	15.366.666	7.525	4.433.371	13,937.892	18,371.263	8.997	— 16·4	7.526	8.997	Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien
13,458.175	35,006.943	48,465.118	12.077	13,564.517	36,633.688	50,198.205	12.509	— 3·5	12.077	12.509	Westliche Staatsbahnen
											b) Privatbahnen
											1. auf Rechnung des Staates:
											Erste ungar.-galiz. Eisenbahn:
164.757	383.654	548.411	3.731	156.113	315.497	471.610	3.208	+ 16·3	3.731	3.208	Galizische Strecke
											Ungarische Westbahn:
220.930	309.824	530.754	7.805	196.123	333.178	529.301	7.784	+ 0·3	7.805	7.784	Steierische Strecke
											2. auf Rechnung der Eigenthümer:
											Lemb.-Czern. Jassy E. (öst. L.)
804.377	1,674.119	2,478.496	9.318	751.982	1,630.220	2,382.202	8.956	+ 4·0	9.318	8.956	Lemberg-Czernowitz
222.771	478.356	701.127	7.790	213.099	428.727	641.826	7.131	+ 9·2	7.790	7.131	Czernowitz-Suczawa
127.407	302.023	429.430	4.520	122.447	343.399	465.846	4.904	— 7·8	4.520	4.904	Sternberg-Grulich } Mährische Grenzbahn
24.428	88.342	112.770	6.634	24.209	99.161	123.370	7.257	— 8·6	6.634	7.257	Hohenstadt-Zöptau } Mährische Grenzbahn
											Localbahnen:
7.867	22.878	30.745	2.050	8.255	19.528	27.783	1.852	+ 10·7	2.050	1.852	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen:
11.730	97.393	109.123	3.307	14.748	208.806	223.554	6.774	— 51·2	3.307	6.774	Czernowitz-Nowosielitza
75.970	500.390	576.360	3.275	74.036	512.595	586.631	3.333	— 1·7	3.275	3.333	Vereinigte Linien
....	47.900	47.900	5.988	....	62.590	62.590	7.824	— 23·5	5.988	7.824	Dolina-Wygoda
12.821	138.133	150.954	7.548	....	31.396	31.396	5.233	+ 44·2	7.548	5.233	Eisenerz-Vordernberg
20.256	65.668	85.924	4.296	15.613	54.259	69.872	3.494	+ 23·0	4.295	3.494	Fehring-Fürstenfeld
24.274	24.796	49.070	1.258	5.270	7.400	12.670	1.584	— 20·6	1.258	1.584	Fürstenfeld-Hartberg
20.306	28.818	49.124	3.275	18.655	37.125	55.780	3.719	— 11·9	3.275	3.719	Gleisdorf-Weiz
10.319	56.544	66.863	2.026	12.035	62.774	74.809	2.267	— 10·6	2.026	2.267	Kolomeaer Localbahnen
32.113	37.921	70.034	2.918	31.783	25.224	57.007	2.479	+ 17·7	2.918	2.479	Laibach-Stein
118.520	128.756	247.276	2.778	82.886	102.694	185.580	2.085	+ 33·2	2.778	2.085	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
36.745	123.107	159.852	1.776	40.462	116.178	156.640	1.740	+ 2·1	1.776	1.740	Mährische Westbahn
2.921	17.558	20.479	4.096	3.193	17.459	20.652	4.130	— 0·8	4.096	4.130	Mösel-Hüttenberg
315.423	1,662.346	1,977.769	6.123	258.109	1,601.761	1,859.870	6.838	— 10·5	6.123	6.838	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
3.045	35.925	38.970	2.292	2.667	43.252	45.919	2.701	— 15·1	2.292	2.701	Potscherad-Wurzmes
9.011	11.892	20.903	2.090	5.654	5.623	11.277	2.820	— 26·0	2.090	2.820	Schwarzenau-Waidhofen a/Th.
14.430	19.162	33.592	3.054	13.393	22.064	35.457	3.223	— 5·2	3.054	3.223	Vöcklabruck-Kammer
30.854	31.751	62.605	2.236	28.746	28.022	56.768	2.027	+ 10·3	2.236	2.027	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
21.135	74.571	95.706	5.630	14.505	76.967	91.472	5.381	+ 4·6	5.630	5.381	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
....	92.175	92.175	11.522	....	101.106	101.106	12.638	— 8·8	11.522	12.638	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
426.256	5,141.876	5,568.132	55.130	403.136	5,272.648	5,675.784	56.196	— 1·9	55.130	56.196	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
904.145	3,271.553	4,175.698	13.049	974.347	3,147.992	4,122.339	12.882	+ 1·3	13.049	12.882	Böhmische Nordbahn
793.097	2,830.096	3,625.193	18.116	835.797	2,915.857	3,749.654	18.748	— 3·4	18.116	18.748	Böhmische Westbahn
											Buschtěhrader Eisenbahn
480.557	2,830.494	3,361.051	18.070	528.027	2,992.239	3,520.266	18.926	— 4·5	18.070	18.926	Linie Lit. A
784.757	4,278.281	5,063.038	21.454	771.217	4,317.368	5,088.585	21.562	— 0·5	21.454	21.562	Linie Lit. B
165.295	1,397.112	1,562.407	17.169	166.221	1,578.859	1,745.080	19.177	— 10·5	17.169	19.177	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
											Kaiser Ferdinands-Nordbahn
5,323.757	24,467.293	29,791.050	28.756	5,277.908	25,790.735	31,068.643	29.989	— 4·1	28.756	29.989	Hauptbahnnetz
171.326	360.816	532.142	2.227	121.076	291.938	413.014	2.333	— 4·5	2.227	2.333	Localbahnen
											Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
229.459	2,017.010	2,246.479	35.101	247.094	1,920.076	2,167.170	33.862	+ 3·7	35.101	33.862	Oesterreichische Strecke
26.846	262.737	289.583	19.306	25.814	190.055	215.869	14.391	+ 34·2	19.306	14.391	Leoben-Vordernberger Bahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1892	1891	Im Monate December 1892 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1892: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1891: Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Dec. 1892	1891
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	41.852	58.986	16.630	70.891	87.521	568	72.479	471	+ 20·6	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	222.710	255.013	151.949	431.374	583.323	929	431.354	687	+ 35·2	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	111.857	313.431	60.955	393.508	454.463	1.476	507.326	1.647	— 10·4	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien . . .	1.366	1.366	469.308	501.910	403.605	1,219.644	1,623.249	1.188	1,948.996	1.427	— 16·7	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . .	33	33	21.733	16.811	5.967	16.371	22.338	677	20.418	619	+ 9·4	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1513	1513	671.915	380.218	474.967	2,658.263	3,133.230	2.071	2,792.231	1.845	+ 12·2	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	3.836	. . . .	599	. . . .	599	150	506	126	+ 19·0	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	117.702	141.616	43.697	195.990	239.687	841	220.353	773	+ 8·8	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	58.177	28.321	16.734	33.203	49.937	561	45.869	515	+ 8·9	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	16.896	57.802	6.373	71.733	78.106	1.202	73.671	1.133	+ 6·1	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	20.262	107.326	1.898	63.075	64.973	8.122	65.760	8.220	— 1·2	8	8
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen .	191	191	22.198	74.150	7.090	57.002	64.092	336	62.948	330	+ 1·8	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	12.504	4.414	7.814	10.326	18.140	585	16.441	530	+ 10·4	31	31
Cilli-Wöllan	39	. . 5	5.100	11.293	1.752	13.902	15.654	401	883	177	+126·6	39	0·4
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	2.473	2.069	858	4.066	4.924	197	4.122	165	+ 19·4	25	25
Kremsthalbahn	70	70	12.237	6.333	6.122	9.340	15.462	221	14.578	208	+ 6·3	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.022	3.644	738	1.826	2.564	855	1.706	569	+ 50·3	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	6.492	919	4.321	2.390	6.711	280	6.040	252	+ 11·1	24	22
Mühlkreisbahn	58	58	6.127	1.221	4.377	5.770	10.147	175	10.260	177	— 1·1	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	7.276	4.658	1.414	3.808	5.222	653	5.311	664	— 1·7	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft:													
Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	2.746	32.304	594	22.936	23.530	784	22.932	764	+ 2·6	30	30
Radkersburg-Luttenberg L.-B. .	25	25	2.565	1.006	824	1.541	2.365	95	1.960	78	+ 21·8	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn .	12	12	17.693	9.751	5.989	10.666	16.655	1.388	13.397	1.116	+ 24·4	12	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges. .	41	41	6.106	863	2.024	1.618	3.642	89	3.183	78	+ 14·1	41	23
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	4.898	24.078	1.124	18.174	19.298	1.072	18.656	1.036	+ 3·5	18	18
Steyrthalbahn	48	48	10.900	2.534	3.090	2.970	6.060	126	8.322	173	— 27·2	48	33
Swolenowes-Smečna Localbahn .	10	10	570	19.787	92	24.952	25.044	2.504	25.554	2.555	— 2·0	10	10
Steiermärkische Landesbahnen:													
Preding-Wieselsdorf-Stainz und Pöltschach-Gonobitz	17	. . .	2.798	1.155	728	1.808	2.536	149	. . . .	. . . .	. . . .	2	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges. . .	10	10	52.130	5.840	4.532	2.650	7.182	718	6.913	691	+ 3·9	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	133.182	364	18.679	538	19.217	427	18.643	414	+ 3·1	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn . . .	12	12	33.402	. . . .	3.678	. . . .	3.678	306	3.706	309	— 1·0	12	7
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.:													
Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	85.096	. . . .	6.768	. . . .	6.768	1.128	7.222	1.204	— 6·3	7	7
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf) .	6	5	52.870	. . . .	4.059	. . . .	4.059	677	3.715	743	— 8·9	6	5
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	13	13	4.160	1.760	930	1.591	2.521	193	2.148	165	+ 17·0	13	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf) .	13	13	36.815	1.525	4.023	625	4.648	358	4.302	331	+ 8·2	13	13
Summe . . .	15.748	15.613	5,765.113	6,958.869	3,002.125	14,518.416	17,520.541	1.113	17,303.781	1.108	+ 0·5	15.694	15.447
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
a) K. Ungar. Staatsbahnen	7.429	7.442	2,131.100	1,907.500	1,205.000	4,074.825	5,279.825	711	5,912.285	794	— 10·5	7.431	7.298
b) Privatbahnen:													
Arad-Temesvárer Eisenbahn . . .	57	57	51.400	10.800	31.000	19.000	50.000	877	56.626	993	— 11·7	57	57
Fünfkirchen-Bárcser Bahn . . .	68·1	68·1	20.106	16.720	6.815	31.228	38.043	558	29.552	434	+ 28·6	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	18.100	3.450	9.100	6.900	16.000	144	14.650	132	+ 9·1	111	111
Békéser Comitatsbahnen	49	49	1.850	200	1.100	300	1.400	29	5.449	111	— 73·9	49	25
Biharer Vicinalbahnen	132	132	19.100	5.150	7.650	10.350	18.000	136	17.197	130	+ 4·6	132	132
Budapest-Lajosmizse Localbahn	64	64	4.490	2.500	2.000	5.000	7.000	109	7.840	122	— 10·7	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	11.800	2.950	5.900	5.900	11.800	89	12.453	93	— 4·3	133	55
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	6.800	3.000	3.750	5.050	8.800	154	8.676	152	+ 1·3	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	. . .	4.600	1.350	2.300	2.700	5.000	96	. . . .	. . . .	. . . .	6	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50	50	4.200	2.950	2.100	5.900	8.000	160	8.169	166	— 3·6	46	3
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	9·600	5.150	7.700	10.300	18.000	257	20.267	289	— 11·1	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	11.100	3.750	5.000	7.500	12.500	106	13 216	112	— 5·4	118	118
Háromszéker Localbahnen . . .	122	60	12.000	7.000	6.000	14.000	20.000	164	15.696	261	— 37·2	122	22

1892 für Personen und Gepäck	1892 für Güter	1892 im Ganzen	1892 per Kilom.	1891 für Personen und Gepäck	1891 für Güter	1891 im Ganzen	1891 per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 12 Monate 1892	1891	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
251.711	771.273	1,022.984	6.643	241.752	796.334	1,038.086	6.741	— 1·5	6.643	6.741	Mährisch-schlesische Centralbahn
											Oesterr. Nordwestbahn
2,176.367	6,969.014	9,145.381	14.563	2,155.453	6,913.108	9,068.561	14.440	+ 0·9	14.563	14.440	Garantirte Strecken
839.987	5,001.643	5,841.630	18.966	910.621	5,451.392	6,362.013	20.656	— 8·2	18.966	20.656	Ergänzungsnetz
											Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
5,611.110	17,071.347	22,682.457	16.605	5,471.981	19,265.045	24,737.026	18.109	— 8·3	16.605	18.109	Oesterreichische Linien
81.388	213.805	295.193	8.945	77.734	207.100	284.834	8.631	+ 3·6	8.945	8.631	Ostrau-Friedlander Eisenbahn
											Südbahn-Gesellschaft:
9,282.706	24,241.851	33,524.557	22.158	9,168.765	24,327.336	33,496.101	22.139	+ 0·1	22.158	22.139	Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
47.106	. . . .	47.106	11.776	49.710	. . . .	49.710	12.427	— 5·2	11.776	12.427	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
610.143	2,540.743	3,150.886	11.056	621.095	2,555.898	3,176.993	11.147	— 0·8	11.056	11.147	Südnorddeutsche Verbindungsb.
296.643	368.040	664.683	7.468	262.008	354.508	616.516	6.927	+ 7·8	7.468	6.927	Wien-Aspang Bahn
95.460	776.524	871.984	13.415	106.015	858.825	964.840	14.844	— 9·6	13.415	14.844	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
95.584	576.791	672.375	84.047	89.222	661.776	750.998	93.875	— 10 5	84.049	93.875	Wiener Verbindungsbahn
											Selbständige Localbahnen.
73.217	520.686	593.903	3.109	86.123	501.646	587.769	3.077	+ 1·0	3.109	3.077	Böhmische Commercialbahnen
148.365	103.797	252.162	8.134	139.224	108.861	248.085	8.003	+ 1·6	8.134	8.003	Bozen-Meraner Bahn
27.481	142.372	169 853	4 355	341	542	883	2.208	+ 97·2	4.355	2.208	Cilli-Wöllan
12.578	38.798	51.376	2.055	12.460	40.394	52.854	2.114	— 2·8	2.055	2.114	Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha
106.011	119.182	225.193	3.217	104.656	128.617	233.273	3.332	— 3·5	3.217	3.332	Kremsthalbahn
10.198	17.560	27.758	9.253	9.388	16.964	26.352	8.784	+ 5·3	9.253	8.784	Kuttenberger Localbahn
61.299	23.521	84 820	3.534	61.603	22.991	84.594	3.845	— 8·1	3.534	3.845	Mori-Arco-Riva a./G.
73.529	52.299	125.828	2.169	75.719	55.625	131.344	2.265	— 4·2	2.169	2.265	Mühlkreisbahn
19.901	43.728	63.629	7.954	18.629	45.855	64.484	8.061	— 1·3	7.954	8.061	Neutitscheiner Localbahn
7.337	130.390	137.727	4.591	6.415	138.483	144.898	4.830	— 4·9	4.591	4.830	Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
12.424	12.530	24.954	998	12.577	11.293	23.870	955	+ 4·5	998	955	Radkersburg-Luttenberg L.-B.
78.460	101.096	179.556	14.963	78.672	101.799	180.471	15.039	— 0·5	14.963	15.039	Reichenberg-Gablonz Localbahn
72.541	19.859	92.400	2.254	47.632	7.170	54.802	2.383	— 5·4	2.254	2.383	Salzkammergut-Localbahn-Ges.
12.816	201.522	214.338	11.908	12.516	216.084	228.600	12 700	— 6·2	11.908	12.700	Stauding-Stramberger Localbahn
55.220	49.430	104.650	2.180	47.139	54.637	101.776	3.084	— 29·3	2.180	3.084	Steyrthalbahn
1.315	176.748	178.063	17.806	1.273	167.038	168.311	16.831	+ 5·8	17.806	16.831	Swolenowes-Smečna
											Steiermärkische Landesbahnen:
845	1.963	2.808	1.404	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.404	. . .	Preding-Wieselsdorf-Stainz u. Pöltschach-Gonobitz
											Dampftramways.
92.121	15.134	107.255	10.725	83.035	15.526	98.561	9.856	+ 8·7	10.725	9.856	Brünner Localeisenbahn-Ges.
319.974	7.024	326.998	7.267	311.549	8.300	319.849	7.108	+ 2·2	7.267	7.108	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Comp.
66.601	. . . .	66.601	5.550	45.719	. . . .	45.719	6.531	— 15·0	5.550	6.531	Innsbruck-Hall, Localbahn
123.381	. . . .	123.381	17.626	124.652	. . .	124.652	17.807	— 1·0	17.626	17.807	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
71.526	. . . .	71.526	11.921	62.277	. . . .	62.277	12.455	— 4·3	11.921	12.455	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)
40.611	29.265	69.876	5.375	41.118	24.642	65.760	5.058	+ 6·2	5.375	5.058	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
56.577	32.393	88.970	6.844	52.292	34.679	86.971	6.690	+ 2·3	6.844	6.690	Wiener Localbahnen Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
50,511.150	160,284.857	210,796.007	13.432	50,323.891	168,750.061	219,073.952	14.182	— 5·3	13.432	14.182	Summe
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
17,955.000	54,024.986	71,979.986	9.686	16,782.445	51,839.773	68,622.218	9.403	+ 3·0	9.686	9.403	a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen.
											b) Privatbahnen.
146.600	206.644	353,244	6.198	141.629	243.410	385,039	6.755	— 8·2	6.198	6.755	Arad-Temesvárer Eisenbahn
95.437	377.006	472.443	6.937	80.820	354.378	435.198	6 390	+ 8·6	6.937	6.390	Fünfkirchen-Bárscer Bahn
											Localbahnen:
121.050	64.750	185.800	1.674	105.199	52.906	158.105	1.424	+ 17·6	1.674	1.424	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen
25.450	39.700	65.150	1.330	11.752	17.816	29.568	1.182	+ 12·5	1.330	1.182	Békéser Comitatsbahnen
112.750	130.650	243.400	1.844	99.739	102.505	202.244	1.532	+ 20·4	1.844	1.532	Biharer Vicinalbahn
37.500	41.200	78.700	1.230	38.699	37.188	75.887	1.185	+ 3·8	1.230	1.185	Budapest-Lájosmizse Localbahn
81.700	68.600	150.300	1.130	33.459	33.200	66.659	1.212	— 6·8	1.130	1.212	Debreczin — Füzesabony — Ohát-Kócs-Polgar Localbahn
51.550	59.650	111.200	1.951	44.523	48.112	92.635	1.625	+ 20·1	1.951	1.625	Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn
3·750	4·000	7·750	1·291	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	1.291	. . .	Felek-Fogaraser Localbahn
26 650	65.250	91.900	1.998	2.580	5.824	8.404	2.801	— 28·7	1.998	2.801	Gran—Almas-Füzitö Localbahn
122.650	104.800	227.450	3.249	123.422	121.712	245.134	3.502	— 7·2	3.249	3.502	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
72.600	100.900	173.500	1.470	62.738	93.061	155.799	1.320	+ 11·4	1.470	1.320	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
118.300	157.200	275.500	2.258	17.779	22.040	39.819	1.809	+ 24·8	2.258	1.809	Háromszéker Localbahnen

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate December 1892	1891	Im Monate December 1892 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate December 1892: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1891: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittliche Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. December 1892	1891
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	. . .	3.000	750	1.500	1.500	3.000	94	. . . .	. . .	. . .	10	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	5.200	1.250	2.600	1.900	4.500	112	3.759	93	+ 20·4	40	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.200	2.000	1.600	3.000	4.600	102	5.337	118	— 13·6	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	2.600	1.700	1.300	2.200	3.500	152	3.997	173	— 12·1	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	2.500	2.650	1.500	4.000	5.500	62	5.012	56	+ 10.7	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	4.100	2.150	2.500	2.500	5.000	152	4.157	125	+ 21·6	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	3.450	6.550	3.600	7.900	11.500	91	10.990	86	+ 5·8	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	1.050	420	650	550	1.200	75	1.316	82	— 8·5	16	16
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	6.000	5.250	3.000	10.500	13.500	237	12.954	227	+ 4·4	57	57
Petroszény-Lupény Localb.	18	. .	3.000	2.700	900	3.600	4.500	250	. . .	. . .	. . .	7	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	2.000	2.000	1.200	3.200	4.400	126	7.959	227	— 44·4	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	550	1.300	200	2.600	2.800	156	2.585	143	+ 9·1	18	18
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	4.100	650	2.050	950	3.000	64	2.842	61	+ 4·9	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	8.000	2.350	4.800	4.700	9.500	179	10.059	189	— 5·3	53	53
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	3.750	4.500	4.500	9.000	13.500	225	11.919	198	+ 13·6	60	60
Szekler Bahn	39	39	4.200	1.350	2.100	1.900	4.000	103	3.663	94	+ 9·6	39	39
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.000	4.500	4.700	7.300	12.000	112	12.908	120	— 6·6	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	500	600	200	1.200	1.400	44	4.408	137	— 67·9	32	32
Torontaler Localbahnen	109	109	18.600	5.550	7.500	11.100	18.600	171	11.001	101	+ 69.3	109	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	3.500	2.500	1.750	2.550	4.300	134	4.093	127	+ 5·5	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.550	6.250	3.100	6.900	10.000	200	8.666	173	+ 15·6	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.200	350	800	500	1.300	35	1.420	38	— 7·9	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	290	32.500	11.000	13.000	22.000	35.000	118	31.792	109	+ 8·3	297	176
Zagorianer Bahn	116	116	21.000	5.100	9.400	10.200	19.600	169	20.308	175	— 3·4	116	116
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	363	72.648	153.601	39.964	279.105	319.069	831	375.111	1.033	— 19·6	382	363
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	4.665	28.066	1.853	51.212	53.065	785	75.772	1.121	— 30·0	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	39.308	45.584	13.100	62.547	75.647	641	75.973	643	— 0·3	118	118
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	126.430	272.859	102.752	427.545	530.297	754	474 354	675	+ 11·7	703	703
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	41.490	37.750	24.860	66.240	91.100	280	79.500	245	+ 14·3	325	325
Belisće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	556	7.964	204	8.639	8.843	231	8.889	232	— 0·4	38·3	38·3
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	5.957	13.712	4.771	29.687	34.458	280	32.668	266	+ 5·3	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	74.239	1.532	10.855	1.196	12.051	287	10.445	247	+ 16·2	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	24.672	1.893	2.644	962	3.606	451	3.316	415	+ 8·7	8	8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	942	11.972	513	14.064	14.577	442	12.621	382	+ 15·7	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.015	713	1.605	1.139	2.744	161	3.286	193	— 16·6	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	. . .	6.799	275	1.550	293	1.843	67	. . . .	. . .	. . .	4·5	. . .
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.637	5.063	224	2.136	2.360	694	1.022	301	+ 130·6	3·4	1·8
Kesmárk—Szepes-Béla Localb.	9	. .	1.568	1.059	260	354	614	68	. . . .	. . .	. . .	5	. . .
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	3.402	1.386	1.014	1.768	2.782	278	2.111	211	+ 31·8	10	10
Löcsethalbahn	13	. . .	3.416	539	1.038	540	1.578	121	. . . .	. . .	. . .	3	. . .
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	58·8	53·2	5.610	7.560	997	10.511	11.508	383	13.219	249	+ 53·8	58·8	46·2
Poprádthalbahn	14	14	3.927	3.316	1.090	2.607	3.697	264	4.043	289	— 8·7	14	14
Szamosthalbahn	222	222	24.625	10.911	14.717	26.992	41.709	188	50.971	230	— 18·3	222	222
Summe	12.240	12.007	2,895.612	2,652.445	1,593.876	5,308.240	6,902.116	564	7,526.540	627	— 10·8	12.121	11.553
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	15.748	15.613	5,765.113	6,958.869	3,002.125	14,518.416	17,520.541	1.113	17,303.781	1.108	+ 0·5	15.694	15.447
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.240	12.007	2,895.612	2,652.445	1,593.876	5,308.240	6,902.116	564	7,526.540	627	— 10·0	12.121	11.553
Hauptsumme	27.988	27.620	8,660.725	9,611.314	4,596.001	19,826.656	24,422.657	873	24,830.321	899	— 2·9	27.815	27.000

Oesterreichische

Benennung der Eisenbahnen	1892	1891	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1891 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1892	1891
Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg*)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	516	5	195	6	201	. . .	4.828	. . .	. . .	. . .	. . .

Bosnische und

Benennung der Eisenbahnen	1892	1891	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1891 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1892	1891
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	6.625	3 900	3.583	13.071	16.654	159	17.842	170	— 6·5	105	103
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	18.609	13.674	18.339	67.475	85.814	319	80.307	298	+ 7·0	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Simin Han	67	67	6.006	7.817	2.288	7.408	9.696	145	12.907	193	— 24·8	67	67
Metkovic-Mostar-Sarajevo	178	178	13.163	4.677	5.693	17.241	22.934	129	27.960	157	— 21·7	178	145

*) Der Betrieb bleibt während der Winterszeit sistirt.

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. December 1892 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1891 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 12 Monate 1892	1891	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
5.000	6.300	11.300	1.130	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.130	. . .	Hermannstadt-Feleker Localb.
32.650	23.550	56.200	1.405	29.860	16.463	46.323	1.158	+ 21·3	1.405	1.158	Kaschau-Torna L.-B.
20.400	39.400	59.800	1.329	19.183	34.155	53.338	1.185	+ 12·2	1.329	1.185	Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma
17.250	22.850	40.100	1.743	12.815	22.815	35.630	1.549	+ 12·5	1.743	1.549	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
19.550	41.000	60.550	680	17.140	43.317	60.457	679	+ 0·1	680	679	Máros-Ludás—Bistritz Localb.
29.150	37.800	66.950	2.029	28.611	35.171	63.782	1.933	+ 5·0	2.029	1.933	Máros-Vásárhely Szász-Regen
52.000	103.100	155.100	1.221	49.975	98.965	148.940	1.172	+ 4·2	1.221	1.172	Matraer Vicinalbahnen
7.600	8.500	16.100	1.006	7.131	7.957	15.088	943	+ 6·7	1.006	943	Mezötur-Turkever Eisenbahn
41.450	92.650	134.100	2.352	36.421	69.548	105.969	1.859	+ 26·5	2.352	1.859	Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.
4.650	10.650	15.300	2.186	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2 186	. . .	Petroszény-Lupény Localbahn
34.900	49.300	84.200	2.406	33.890	58.471	92.361	2.639	— 8·8	2.406	2.639	Puszta Tenyö—Kun - Szt. Marton
1.700	28.400	30.100	1.672	960	20.250	21.210	1.178	+ 41·9	1.672	1.178	Ruma-Vrdnik Localbahn
26.650	20.400	47.050	1 001	23.995	12.638	36.633	779	+ 28·5	1.001	779	Somogy-Szobb-Bárcser Bahn
67.550	74.050	141.600	2.672	61.457	65.779	127.236	2.400	+ 11·3	2.672	2.400	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
58.500	130.600	189.100	3.152	50.526	121.401	171.927	2.865	+ 10·0	3.152	2.865	Száthmar-Nagybányaer Localb.
27.350	23.350	50.700	1.300	22.616	21.943	44.559	1.142	+ 13.8	1.300	1.142	Székler Bahn
59.950	94.750	154.700	1.446	55.843	94.321	150.164	1.403	+ 3·1	1.446	1.403	Szilágyságer Eisenbahn
3.550	21.600	25.150	786	3.505	18.774	22.279	696	+ 12·9	786	696	Taraczthal-Bahn
93.350	144.550	237.900	2.182	67.051	131.227	198.278	1.819	+ 20·0	2.182	1.819	Torontaler Localbahnen
21.200	29.600	50.800	1.588	19.268	28.924	48.192	1.506	+ 5·4	1.588	1.506	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
29.950	94.050	124.000	2.480	23.023	104.741	127.764	2.555	— 2·9	2.480	2.555	Vinkovce-Brcskaer Bahn
8.800	6.050	14.850	401	6.187	5.159	11.346	306	+ 31·0	401	306	Warasdin-Golubovecer Localb.
202.100	249.200	451.300	1.520	107.079	130.801	237.880	1.351	+ 12·5	1.520	1.351	Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)
143.700	125.800	269 500	2.323	136.936	138.811	275.747	2.377	— 2·3	2.323	2.377	Zagorianer Bahn
											II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
649.511	3,519.568	4,169.079	10.914	624.012	3,344.745	3,968.757	10.933	— 0·2	10.914	10.933	Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungarische Strecken
27.151	763.851	791.002	11.701	94.329	797.329	891.568	13.190	— 11·3	11.701	13.190	Mohács-Fünfkirchner Bahn
168.725	662.982	831.707	7.048	140.461	679.112	899.753	6.947	+ 1·5	7.048	6.947	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
1,517.924	5,412.877	6,930.801	9.859	1,494.189	5,457.772	6,951.961	9.889	— 0·3	9.859	9·889	Südbahn-Gesellschaft ungarische Linien
											Selbstständige Localbahnen:
330.940	743.740	1,074.680	3.307	288.010	674.430	962.440	2.961	+ 11·7	3.307	2.961	Arader u. Csánader vereinigte E.
3.013	107.144	110.157	2.876	2.911	104.007	106.918	2.797	+ 2·8	2.876	2.797	Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn
76.849	325.696	402.545	3.273	72.348	311.647	383.995	3.122	+ 4·9	3.273	3.122	Bárcs-Pakracer Eisenbahn
166.934	12.741	179.675	4.257	151.757	6.102	157.859	3.740	+ 13·8	4.257	3.740	Budapester Localbahnen
40.158	13.749	53.907	6.738	37.579	10.699	48.278	6.034	+ 11·7	6.738	6.034	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
8.302	166.048	174.350	5.283	7.909	164.432	172.341	5.222	+ 1·2	5.283	5.222	Gölnitzthal-Bahn
21.973	14.954	36.927	2.172	23.640	13.802	37.442	2.202	— 1·4	2.172	2.202	Güns-Steinamanger Vicinalbahn.
3.088	451	3.539	786	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	786	. . .	Haraszti-Ráczkeve Localbahn
2.641	9.915	12.556	3.693	1.275	3.162	4.437	2.247	+ 64·4	3.693	2.247	Holics-Gödinger Localbahn
2.751	2.823	5.574	1.115	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.115	. . .	Késmárk—Szepes-Béla Localb.
12.810	19.841	32.651	3.265	12.188	20.388	32.576	3.258	+ 0·2	3.265	3.258	Keszthély-Balaton Szt. György Lb.
1.847	1.141	2.988	996	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	996	. . .	Löcsethalbahn
12.033	132.729	144 762	2.460	6.193	128.018	134.211	2.905	— 15·3	2.460	2.905	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
16.280	32.362	48.642	3.474	16.865	32.381	49.246	3.518	— 1·3	3.474	3.518	Poprádthalbahn
226.463	302.396	528.859	2.382	216.371	294.534	510.905	2.301	+ 3·5	2.382	2.301	Számosthalbahn
3,269.330	69,167.844	92,437.174	7.626	21,548.473	66,296.116	87,844.589	7.604	+ 0·3	7.626	7.604	Summe
											Recapitulation.
0,511.150	160,284.857	210,796.007	13.432	50,323.891	168,750.061	219,073.952	14.182	— 5·3	13.432	14.182	Summe der österr. Eisenbahnen
3,269.330	69,167.844	92,437.174	7.626	21,548.473	66,296.116	87,844.589	7.604	+ 0·3	7.626	7.604	Summe der ungar. Eisenbahnen
3,780.480	229,452.701	303,233.181	10.902	71,872.364	235,046.177	306,918.541	11.367	— 4·1	10.902	11.367	Hauptsumme

Zahnradbahnen.

für Personen und Gepäck 1892	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck 1891	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1892	1891	Name
. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
56.701	103	56.804	. . .	59.522	4.707	64.229	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

für Personen und Gepäck 1892	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck 1891	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1892	1891	Name
47.055	122.203	169.258	1.611	46.035	121.609	167·644	1.628	— 1·1	1.611	1.628	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
279.903	779.067	1,058.970	3.936	256.645	760.090	1,016.735	3.780	+ 4·1	3.936	3.780	K. u. k. Bosna-Bahn
											Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen.
30.136	92.709	122.845	1.833	29.887	102.604	132.491	1.977	— 7·2	1.833	1.977	Doboj—Simin-Han
98.771	256.491	355.262	1.996	62.364	149.573	211.937	1.461	+ 36·6	1.996	1.461	Metković-Serajevo

Der Ausfall erklärt sich durch die durch den Zonentarif verursachte Beeinflussung des Verhältnisses zwischen Leistung und Einnahme.

B. Frachten:
(provisorische Einnahmen im December des Jahres 1892 mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1891 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz + 5.162 t +148.277·— fl.
" " Ergänzungsnetz +13.461 t — 51.130·— "
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . +19.115 t + 17.802·— "

Nach Abzug der buchhalterischen Richtigstellung ergibt sich ein Einnahmenplus, und zwar
bei der Oe.N.W.B., garant. Netz von . fl. 111.191
" " S.N.D.V.B. von . . . . " 10.261
welches betreffs der garantirten Linien vornehmlich auf die Steigerung des Kohlenverkehres, sowie auf die Benützung längerer Strecken bei höher tarifirenden Artikeln, während der Einnahmenausfall von fl. 73.754 bei dem ungarantirten Netze auf gegentheilige Thatsachen zurückzuführen ist.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern ist bereits bis zum Monate September 1892 vorgeschritten.

Stauding-Stramberger Localbahn. Die im Gegenstandsmonate erzielte unverhältnissmässig geringe Mehreinnahme aus dem Güterverkehre per fl. 642 bei einer Mehrbeförderung von 4918 t Güter aller Art gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1891 ist der Einwirkung der mit 1. Jänner 1892 eingeführten ermässigten Tarife zuzuschreiben.

Südbahn-Gesellschaft. Der Monat December 1892 weist auf den gesammten Linien der Südbahn im Vergleiche zu demselben Monate des Jahres 1891 eine Mehreinnahme von fl. 395.901 aus; davon entfällt auf den Personenverkehr ein Plus von fl. 8743 und auf den Frachtenverkehr ein solches von fl. 387.158, welch' letzteres in erster Reihe der andauernd lebhaften Transportbewegung in Weinen und Fassdauben, sowie einem gesteigerten Ex- bezw. Importe via Triest und Fiume zu verdanken ist.

Von den Local- und Pachtbahnen erzielten die Wien — Pottendorf — Wr.-Neustädter, Graz-Köflacher, Spielfeld-Radkersburger, Radkersburg-Luttenberger und die Bárcs-Pakraczer Bahn schliessliche Mehreinnahmen.

Die Leoben-Vordernberger Bahn und die Vicinalbahn Güns-Steinamanger schlossen mit einem Ausfalle von fl. 8933, bezw. fl. 542 ab, welcher hauptsächlichst aus dem Frachtenverkehre resultirt.

Die Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Mödling-Hinterbrühl weisen ganz belanglose Differenzen aus.

Die definitive Richtigstellung der Einnahmenziffern des Jahres 1892 ist bis Ende September vorgeschritten.

Eisenbahn Wien-Aspang. Für den Monat December 1892 resultiren im Entgegenhalte zu den Ergebnissen des gleichen Monates pro 1891 aus dem Personenverkehre fl. 898 und aus dem Güterverkehre fl. 3170, zusammen sonach fl. 4068 Mehreinnahmen.

Das Betriebsjahr 1892 schliesst nach den ausgewiesenen Ergebnissen mit einer Mehreinnahme von fl. 48.167 ab, von welcher fl. 34.635 auf den Personen- und fl. 13.532 auf den Güterverkehr entfallen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Salzkammergut-Localbahn. (Variante km 28·4 bis 29·3 der Strecke Strobl—St. Gilgen—St. Lorenz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Variante km 28·4 bis 29·3 der Baustrecke Strobl—St. Gilgen—St. Lorenz für den 7. Februar anberaumt. [G.-I.-Z. 1457.]

Localbahn Mori-Arco—Riva. (Umgestaltung der Haltestelle Mori-Borgata in eine Station für den Personen- und Frachtenverkehr: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Roveredo hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Umgestaltung der Haltestelle Mori-Borgata in eine Station für den Personen- und Frachtenverkehr für den 8. Februar anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann in Roveredo. [G.-I.-Z. 1883.]

— (Schleppgeleise von der Station Loppio zu den gräfl. Castelbarco'schen Kellereien.) Auf Grund des Ergebnisses der am 15. October 1892 abgehaltenen politischen Begehung wurde das Project für das Schleppbahngeleise von der Station Loppio zu den gräfl. Castelbarco'schen Kellereien genehmigt. [20. Jänner, Z. 54.917 ex 1892.]

Wiener Verbindungsbahn. (Verstärkung der Eisenconstructionen in beiden Geleisen der im Zuge dieser Bahn liegenden Brücken über die Prater-Hauptallee und Ausstellungsstrasse: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung hinsichtlich des Projectes des Verwaltungscomité der Wiener Verbindungsbahn für die Verstärkung der Eisenconstructionen in beiden Geleisen der im Zuge der Wiener Verbindungsbahn liegenden Brücken über die Prater-Hauptallee und die Ausstellungsstrasse auf den 10. Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 2727.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne der Bestimmungen im § 21 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 wurde am 5., 8. und 25. November v. J. die technisch-polizeiliche Prüfung je einer für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Tender-Locomotiven mit anstandslosem Erfolge durchgeführt. Sämmtliche drei Locomotiven sind in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt erbaut und tragen die nachstehende Bezeichnung: Inventarsnummer 9786, Serie IIIa, Fabriksnummer 3625, bezw. Inventarsnummer 9757, Serie IIIa, Fabriksnummer 3626, bezw. die Inventarsnummer 9758, Serie IIIa, Fabriksnummer 3627. Die Kessel dieser drei Tender-Locomotiven wurden der gesetzlich vorgeschriebenen Probe anstandslos unterzogen. Die Locomotiven sind nach den gleichen Typenplänen gebaut und besitzen dieselben im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen sind nicht vorhanden. Die drei Achsen sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist aussenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Kessel sind mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und sind die Maschinen ferner noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren nach Friedmann, gewöhnlichem Sandstreuapparat, Funkenfänger, Vacuumbremse nach vorne und rückwärts, ferner Spindelbremse auf der zweiten und dritten Achse, Pulsometerwechsel und Dampfheizung. Die concessionirte Dampfspannung beträgt 11 Atmosphären, die Spurweite dieser Locomotiven ist normal, und beträgt das Totalgewicht jeder Locomotive 29 Tonnen. Die Probefahrten wurden auf der 11·8 km langen Strecke Wien—Purkersdorf und retour der Elisabeth-Westbahn unternommen. Bei der mit der Inventarsnummer 9756 versehenen Maschine wurde eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 65 km nach vorne und 60 km nach rückwärts per Stunde und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 37 km, resp. 30 km per Stunde; bei der mit der Inventarsnummer 9757 versehenen Locomotive eine maximale Geschwindigkeit von 60 km nach vorne und 54 km nach rückwärts per Stunde, eine durchschnittliche Geschwindig-

keit von 37, bezw. 31 km per Stunde; und endlich bei der mit der Inventarsnummer 9758 bezeichneten Locomotive eine maximale Geschwindigkeit von 63 km nach vorne und 60 km nach rückwärts per Stunde, und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 38, bezw. 30 km per Stunde erreicht. Da die Maschinen selbst bei der höchsten Fahrgeschwindigkeit, sowie bei allen Vor- und Rückwärtsbewegungen einen vollkommen ruhigen und sicheren Gang bewahrten, obwaltete aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand, dieselben dem öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Oesterr. Staatsbahnen zu übergeben, wovon die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Kenntniss gesetzt wurde. [Z. 4121.]

Verkehrsunterbrechungen und Behebung derselben.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn:

2. Februar. Verkehr in der Strecke Dux—Preschen wurde auf linkem Geleise mit Zug 4 nach anstandslos vorgenommener Probefahrt wieder eröffnet.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

2. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr zwischen Neu-Sandec und Stroze und der Personenverkehr zwischen Jasło und Rzeszów eingestellt.

3. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Neu-Sandec—Stroze wieder aufgenommen.

4. Februar. Personenverkehr in den Strecken Stroze—Jasło, Zagorzany — Gorlice und Jasło — Rzeszów wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

2. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Neu-Zagórz und Mezö-Laborcz bis auf Weiteres eingestellt.

3. Februar. Güterzug 2072 vom 1. Februar zwischen Komancza und Lupków im Schnee stecken geblieben und sodann in Lupków aufgelöst. Züge 2015 und 2016 noch durchgekommen, sodann durch Schneewehen beide Geleise unfahrbar geworden, weshalb Gesammtverkehr eingestellt werden musste. Güterzug 2096 durch Schneesturz bei km 62·3—62·4 zwischen Usztrzyki und Olszanica auf der Strecke aufgehalten, ging mit 8 Stunden Verspätung von Usztrzyki ab. Verkehr auf linkem Geleise zwischen Usztrzyki und Olszanica war bis Zug 2080 vom 3. Februar gesperrt.

In der Strecke Neu-Zagórz—Mezö-Laborcz wurde der Gesammtverkehr mit den Zügen 2015 und 2016 wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Innsbruck):

3. Februar. Durch Lawinenabgänge in der Strecke Langen—Danöfen Spreubachtobelbrücke zwischen km 115·4—115·5 und in der Strecke Danöfen — Dalaas Glongtobelbrücke zwischen km 116·6 und 116·7 abgerissen. Auch in der Strecke Dalaas—Bratz gehen noch immer Lawinen ab, daher Gesammtverkehr in der Strecke Langen—Bratz auf die muthmassliche Dauer von sieben Tagen eingestellt. Auch in der Strecke Langen—Danöfen wurde Strecke zwischen km 112·2 bis 112·1 durch Lawine verschüttet, ein Provisorium in dieser Strecke dabei weggerissen.

Zug 317 vom 2. Februar wurde in Danöfen aufgelöst. Die Personenzüge verkehren bis auf Weiteres einerseits bis und von Langen, andererseits bis und von Bludenz, bezw. Bratz.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz):

3. Februar. Wegen Schneesturm und Lawinenstürzen im Koppenthal Gesammtverkehr in der Strecke Aussee—Obertraun eingestellt.

4. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Aussee—Obertraun mit Zug 2311 wieder aufgenommen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft:

2. Februar. Gesammtverkehr auf der ganzen Strecke (soweit Dampfbetrieb) wieder eröffnet.

Oesterr. Nordwestbahn:

(Localbahn Gr.-Priesen—Wernstadt—Auscha):

3. Februar. Wegen andauerndem Schneesturm Gesammtverkehr in der Strecke Loschowitz—Wernstadt mit Zug 7103 eingestellt.

4. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Loschowitz—Wernstadt mit Zug 7153 wieder eröffnet.

Salzkammergut-Localbahn:

4. Februar. Wegen grosser Schneemassen und vereister Strecke konnte Zug 1 nur bis Aigen und retour nach Ischl verkehren. Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

4. Februar. Auf der Localbahn Troppau-Bennisch wurde mit Zug 3518 der Verkehr wieder eröffnet.

Schiffahrt.

Oesterr. Lloyd. Da die griechische und die türkische Regierung die Contumazmassnahmen gegen die Herkünfte aus österr.-ungar. Häfen aufgehoben haben und die Schiffe nur einer ärztlichen Visite unterworfen werden, ist der österr. Lloyd nunmehr in der Lage, alle von Triest ausgehenden Lloydlinien nach dem vertragsmässigen Fahrplane zu befahren.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 6. bis zum 12. Februar.)

Adriatischer Dienst.

7. Februar, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

8. „ um 4 1/2 Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän R. Colledani, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.

9. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Malta“, Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän M. Botterini, nach Venedig.

10. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Nil“, Capitän F. Cossovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

11. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

12. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Danubio“, Capitän P. Craglietto, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

7. Februar, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Minerva“, Capitän A. Orlando, nach Smyrna, mit Berührung von S. Giov. di Medua, Durazzo, Valona, Santi Quaranta, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Pyräus und Khios. Anschluss in Smyrna nach Samos, Chesmè und Rhodus.

8. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Ceres“, Capitän L. Brelich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen.

10. „ zu Mittag: Dampfer „Euterpe“, Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

11. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Pandora“, Capitän G. Costanzo, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Pyräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Varna, Costanza, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Odessa.

Indo-Chinesischer Dienst.

21. Februar, um 4 U. Nachm.: Dmpf. „Maria Valerie“, Capitän A. Mitis, nach Indien, China und Japan mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat Jänner 1893.)

Artikel	Lager am 1. Jänner	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Jänner
	Metercentner			
Weizen	2353	1213	1333	2233
Roggen	801	640	729	712
Gerste	506	388	414	480
Hafer	11122	4263	1625	13760
Malz	443	427	507	363
Mais	1415	602	506	1511
Diverse	3465	7213	541	10137
Total	20105	14746	5655	29196

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Bericht über den Verkehr von Producten und Lagerscheinen im Jahre 1892.

Im Monate	Eingelagert				Ausgelagert				Eingelagert		Ausgelagert	
	Inländisch (Getreide in Kilogramm)	Transito (Getreide in Kilogramm)	Zusammen (Getreide in Kilogramm)	Versich. Werth Gulden	Inländisch (Getreide in Kilogramm)	Transito (Getreide in Kilogramm)	Zusammen (Getreide in Kilogramm)	Versich. Werth Gulden	Spiritus Hektoliter-Grade	Spiritus Versich. Werth	Spiritus Hektoliter-Grade	Spiritus Versich. Werth
Lagerstand am 31. Decb. 1891	807.791	630.684	1,438.475	153.363	—	—	—	—	45.140	9.401	—	—
1892. Jänner	110.153	—	110.153	14.890	124.400	439.861	564.261	59.923	83.110	17.048	—	—
Februar	327.975	—	327.975	33.031	237.315	—	237.315	23.547	209.579	44.143	11.646	2.314
März	174.082	20.000	194.082	22.671	405.080	21.640	426.720	52.521	310.473	65.524	16.592	3.484
April	262.292	—	262.292	23.422	400.417	29.646	430.063	45.090	134.905	28.509	21.284	4.473
Mai	63.684	—	63.684	4.616	320.920	30.414	351.334	33.942	80.203	16.998	23.475	4.929
Juni	47.072	—	47.072	3.320	151.666	129.123	280.789	26.745	82.439	17.475	24.780	4.967
Juli	31.621	—	31.621	2.400	76.701	—	76.701	6.327	—	—	18.854	3.959
August	—	—	—	—	17.373	—	17.373	1.314	—	—	72.849	15.298
September	108.946	—	108.946	12.108	44.909	—	44.909	3.279	9.953	2.090	201.689	42.343
October	177.983	—	177.983	17.316	141.525	—	141.525	15.400	—	—	280.412	58.886
November	483.186	—	483.186	48.786	231.509	—	231.509	26.113	—	—	166.729	35.013
December	443.708	3.934	447.642	55.349	161.638	—	161.638	21.819	—	—	37.940	7.968
Lagerstand am 31. Decb. 1892	—	—	—	—	725.040	3.934	728.974	75.252	—	—	79.552	17.554
	3,038.493	654.618	3,693.111	391.272	3.038.493	654.618	3,693.111	391.272	955.802	201.188	955.802	201.188

Im Monate	Ausgestellt wurden Lagerscheine und Warrants					
	Getreide Stück	Getreide Kilogramme	Getreide Versichert. Werth	Spiritus Stück	Spiritus Hektoliter-Grade	Spiritus Versichert. Werth
Stand am 31. Decb 1891	18	547.756	59.870	—	—	—
1892. Jänner	1	8.900	1.100	1	9.322	2.068
Februar	6	60.634	6.200	1	7.192	1.500
März	1	9.970	800	7	55.841	11.782
April	4	39.804	3.200	4	24.836	5.338
Mai	—	—	—	2	7.629	1.613
Juni	—	—	—	—	—	—
Juli	—	—	—	1	4.202	460
August	—	—	—	5	39.349	8.280
September	—	—	—	—	—	—
October	—	—	—	—	—	—
November	—	—	—	1	5.038	1.060
December	4	38.317	2.700	—	—	—
Stand am 31. Decb. 1892	—	—	—	—	—	—
	34	705.381	73.870	22	153.409	32.101

Im Monate	Eingezogen wurden Lagerscheine und Warrants					
	Getreide Stück	Getreide Kilogramme	Getreide Versichert. Werth	Spiritus Stück	Spiritus Hektoliter-Grade	Spiritus Versichert. Werth
Stand am 31. Decb 1891	—	—	—	—	—	—
1892. Jänner	6	227.081	25.300	—	—	—
Februar	1	9.945	1.500	—	—	—
März	6	60.303	6.100	—	—	—
April	5	219.003	23.200	1	9.322	2.068
Mai	5	80.162	9.400	—	—	—
Juni	4	40.592	3.270	—	—	—
Juli	1	10.018	800	3	21.393	2.500
August	—	—	—	7	58.671	14.068
September	—	—	—	1	10.000	2.100
October	—	—	—	4	26.857	5.612
November	—	—	—	4	17.176	3.643
December	1	10.045	600	1	4.952	1.050
Stand am 31. Decb. 1892	5	48.232	3.700	1	5.038	1.060
	34	705.381	73.870	22	153.409	32.101

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifmassnahmen anlässlich der Verkehrsstörung zwischen Langen und Bratz.

1. Für die Dauer der Verkehrsunterbrechung auf der Strecke Langen—Bratz der Arlberg-Bahn finden die Frachtsätze des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, soweit es sich um den Verkehr der Stationen der Strecke Innsbruck—Langen einerseits und Vorarlberger Stationen jenseits der Unterbrechungsstelle andererseits handelt, keine Anwendung.

Ebenso wird für diese Zeit die Wirksamkeit der in den Tarifen für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen und Oesterreichisch Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband, sowie in den Tarifen für den Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischen, Tirol-Vorarlberg-Südwestdeutschen und Tirol-Vorarlberg-Württembergischen Güterverkehr enthaltenen directen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Innsbruck-Langen einerseits und den bezüglichen Auslandsgebieten andererseits suspendirt.

Wenn in den vorbezeichneten Relationen Sendungen über Kufstein verfrachtet werden, so findet gebrochene Abfertigung unter Anwendung der über die Beförderungsroute bestehenden officiellen Tarife statt.

Die für den Verkehr zwischen den übrigen Gebieten Oesterreich-Ungarns (ausgenommen den Verkehr mit adriatischen Hafenstationen), sowie Rumäniens, Serbiens, Bulgariens und der Türkei einerseits und Vorarlberg und weiter andererseits bestehenden, officiellen Tarife erleiden durch diese Verkehrsunterbrechung keine Aenderung.

Dagegen werden die Seitens der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen für den Verkehr zwischen den südlich von Innsbruck gelegenen Stationen, dann den Stationen der Linie Wörgl-Bischofshofen-Leoben-Bruck a. M.-Wr. Neustadt-Oedenburg und südlich hievon, ferner Nagy-Igmand, sowie Teteny und südlich hievon einerseits und Vorarlberg und weiter andererseits allfällig gewährten besonderen Frachtbegünstigungen für die Dauer der Verkehrsunterbrechung ausser Wirksamkeit gesetzt.

Desgleichen findet der interne Ausnahmetarif Nr. VII des Localgütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen vom 15. Jänner 1893 während der Dauer der Verkehrsunterbrechung, insoweit der Verkehr nach und von Vorarlberg in Betracht kommt, keine Anwendung.

2. Im Verkehre von den adriatischen Seehafenplätzen einerseits und der Schweiz, sowie Vorarlberg andererseits, bezw. in umgekehrter Richtung, werden gewöhnliche Frachtgüter über die Hilfsroute Kufstein-Lindau abgefertigt.

Für derart instradirte Sendungen sind die Transportgebühren auf Grund der für die bezüglichen in Frage kommenden Relationen giltigen Tarife, jedoch mit einem Frachtzuschlage für den über die Hilfsroute gegenüber der vorschriftsmässigen Instradirungsroute sich ergebenden Mehrdurchlauf anzuwenden.

Der Frachtzuschlag beträgt:

Bei Sendungen von mindestens 5 t pro Wagen 1·5 Cts. pro Tonnenkilometer, bei Sendungen in geringeren Mengen 5 Cts. pro Tonnenkilometer.

Die zuletzt angeführten Bestimmungen finden auf Sendungen von lebenden Thieren, Wagen und Fuhrwerken, Leichen, explodirbaren Gütern, Turner- und Feuerleitern auf Rädern keine Anwendung. Solche Sendungen sind ebenso wie Eilgüter nur unter Berechnung der Gebühren über die thatsächlich befahrene Route, deren Vorschreibung auf den Frachtbriefen von dem Absender zu verlangen ist, abzufertigen.

3. Für die Berechnung der Lieferfristen sind die Entfernungen und Zuschlagsfristen des thatsächlichen Transportweges massgebend.

Wien, am 4. Februar 1893. [116]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Nachtrag XII zum Ausnahmetarif.

Mit 20. Februar 1893 gelangt der Nachtrag XII zu dem vom 1. October 1886 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coaks, von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Ostrau-Friedlander Eisenbahn zur Einführung, welcher die Einbeziehung von neueröffneten Haltestellen, ermässigte Frachtsätze für einige Verkehrsverbindungen zum Curse von Mk. 165/170 = ö.W. fl. 100, sowie Berichtigungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 30. Jänner 1893. [117]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung der Sistirung der Güteraufnahme für Matzleinsdorf und Wien-Mauth loco.

Vom 4. Februar 1893 an wird die mit der Kundmachung Nr. 1610/CII vom 28. Jänner 1893 erfolgte Sistirung der Güteraufnahme aufgehoben, und werden demnach von diesem Tage an Güter aller Art mit der Bestimmung für die Stationen Matzleinsdorf und Wien-Mauth loco, jedoch unter Aufrechthaltung der rücksichtlich der Station Matzleinsdorf mit der Kundmachung vom 20. Jänner 1893, Z. 1144/CII, verfügten Einschränkung der lagergeldfreien Zeit und Erhöhung des Lager- und Wagenstandgeldes wieder zum Transporte angenommen.

Wien, am 3. Februar 1893. [118]

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
313	Böhmischen Westbahn		Zuckerrüben Zuckerrüben-Schnitte und Zuckerrüben-Schlamm	Prag Beraun	Beraun Prag	**Auflieferung von zusammen 5000 Tonnen** Die Begünstigung gilt nur für jene Sendungen, welche mit directen Frachtbriefen von Stationen der vormaligen Prag-Duxer, der a. p. Buschtěhrader und von Stationen transit der Prager Verbindungsbahn nach Beraun, bezw. umgekehrt zur Verfrachtung gelangen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis 31. December 1893	Localgütertarif Theil II, vom 1. April 1882	13·6 Kreuzer ö. W.	9·48 Kreuzer ö. W.	4·12 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Nach Auflieferung des bedungenen Minimalquantums bei den Zuckerrüben gegen Vorlage der auf die vertragschliessende Firma als Adressaten lautenden Original-Frachtbriefe und bei den Zuckerrüben-Schnitte- und Zuckerrüben-Schlamm-Sendungen gegen Vorlage der auf dieselbe Firma als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe. Die Refactie-Documente sind bis längstens Ende Jänner 1894 einzubringen	
314	Buschtěhrader Eisenbahn		Braunkohle	Siehe nachstehende Tabelle	Siehe nachstehende Tabelle	Aufgabe als Frachtgut; Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localgütertarif vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I—IV	Siehe nachstehende Tabelle a) Kreuzer ö. W. pro 100 kg	b)	c)	Rückvergütung	Duplicatfrachtbriefe, bahnämtlich beglaubigt, auf die abschliessende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen spätestens 28. Februar 1894	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Rückvergütungs-Anspruch

Von		Nach: Prag (Smichow)	Jinonitz	Řepy	Hostiwitz	Jenč	Unhoscht	Kladno	Smečna-Sternberg	Lana	Neustraschitz	Prag (Bubna)	Prag (Sandthor)	Weleslawin	Rusin
Kaaden-Brunnersdorf	a)	24·8	23·9	23·0	22·4	22·1	21·4	20·9	20·0	19·0	18·1	24·4	24·0	23·3	22·9
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	7·0	6·1	5·2	4·6	4·3	3·6	3·1	2·2	1·2	0·3	3·6	3·2	2·5	2·1
Komotau	a)	24·6	23·6	22·8	22·3	21·8	21·1	20·7	19·7	18·9	—	24·2	23·9	23·2	22·8
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	—	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	6·8	5·8	5·0	4·5	4·0	3·3	2·9	1·9	1·1	—	3·4	3·1	2·4	2·0
Tuschmitz	a)	24·1	23·2	22·3	21·8	21·4	20·6	20·0	19·2	18·2	—	23·8	23·3	22·7	22·2
	b)	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	17·8	—	20·8	20·8	20·8	20·8
	c)	6·3	5·4	4·5	4·0	3·6	2·8	2·2	1·4	0·4	—	3·0	2·5	1·9	1·4

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
315	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mahlproducte und Mehl der Pos. M, 1 der Güterclassification des Tariftheiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Ebenfurth Mühle*)	Amstetten	Bei frachtgutmässiger Beförderung, sowie bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, Neuauflage vom 15. Jänner 1893	42·5	38·4	4·1	Im Kartirungswege		*) In den nebenstehenden Frachtsätzen ist die Ueberfuhrsgebühr in Ebenfurth bereits inbegriffen
					Beneschau				85·5	77·1	8·4			
					Bilin				113·5	102·3	11·2			
					Bludenz				131·5	127·5	4·0			
					Braunau a. I.				75·5	68·1	7·4			
					Breitenschützing				64·5	58·2	6·3			
					Brüx loco und transit				113·5	102·3	11·2			
					Budweis				70·5	63·6	6·9			
					Eger				109·5	98·7	10·8			
					Eggenburg				48·5	43·8	4·7			
					Eisenstein				102·5	92·4	10·1			
					Feldkirch				131·5	129·3	2·2			
					Frankenmarkt				70·5	63·6	6·9			
					Frastanz				131·5	128·4	3·1			
					Gmunden				68·5	61·8	6·7			
					Götzis				131·5	131·1	0·4			
					Ischl				73·5	66·3	7·2			
					Krems				37·5	33·9	3·6			
					Lambach				62·5	56·4	6·1			
					Linz				54·5	49·2	5·3			
					Marienbad				104·5	94·2	10·3			
					Nenzing				131·5	128·4	3·1			
					Pilsen				93·5	84·3	9·2			
					Plan-Tachau				102·5	92·4	10·1			
					Rankweil				131·5	129·3	2·2			
					Saaz (B.E.B.)				109·5	98·7	10·8			
					„ (k.k.St.B.)				109·5	98·7	10·8			
					Salzburg				78·5	70·8	7·7			
					Schärding				72·5	65·4	7·1			
					Schüttenhofen				86·5	78·0	8·5			
					Schwarzenau-Zwettl				56·5	51·0	5·5			
					St. Peter-Seitenstetten				46·5	42·0	4·5			
					Steeg				75·5	68·1	7·4			
					Steyr				54·5	49·2	5·3			
					Strassenhaus				131·5	127·5	4·0			
					Taus				99·5	89·7	9·8			
					Tulln				40·5	36·6	3·9			
					Wels				60·5	54·6	5·9			
					Wilten				115·5	104·1	11·4			
									kr.	kr.	kr.			
316	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Kohlenlösche	Divacca	Triest Freihafen k.k.St.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	12	6	6	Im Kartirungswege		
				Herpelje-Kozina					9	5	4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
317	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl der Position M, 4 der Güterclassification des Tarifteiles I, giltig vom 1. Jänner 1893	Getzersdorf Herzogenburg Traismauer		Bei frachtgutmässiger Beförderung und Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, Neuauflage, vom 15. Jänner 1893	kr.	kr.	kr.	Im Kartirungswege		
					Bilin				100	90·0	10·0			
					Brüx loco und transit				100	90·0	10·0			
					Dux-Liptitz				102	91·8	10·2			
					Eger				97	87·3	9·7			
					Görkau				105	94·5	10·5			
					Klostergrab				103	92·7	10·3			
					Kosten				103	92·7	10·3			
					Marienbad				92	82·8	9·2			
					Mies-Kladrau				84	75·6	8·4			
					Ober-Leutensdorf				102	91·8	10·2			
					Petersburg-Jechnitz				91	81·9	9·1			
					Pilsen				79	71·1	7·9			
					Plan-Tachau				89	80·1	8·9			
					Podersam				92	82·8	9·2			
					Postelberg				99	89·1	9·9			
					Prag K.F.J.B.				79	71·1	7·9			
					Saaz				97	87·3	9·7			
					Teplitz-Waldthor				103	92·7	10·3			
318	Südbahn-Gesellschaft	Am Galizisch-Adriatischen Eisenbahnverbande betheiligten Verwaltungen	Holz, eingereiht in den Ausnahmetarif XIII a	XIII b des Galizisch-Adriatischen Verbandstarifes	Hadikfalva	Cormons	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandstarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Galizisch-Adriatischer Verbandstarif vom 1. Jänner 1893	187	174	13	Im Kartirungswege		
				Hatna					190	177	13			
				Hadikfalva					179	165	14			
				Hatna					181	167	14			
									Kreuzer ö. W. incl. Mgb., bezw. ung. Transportsteuer		Kreuzer			
319	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Normalspurige Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Seidenberg	Wien (St.E.G.)	Aufrechthaltung der für den Transport von auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahn-Fahrzeugen bestehend. Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende April 1893	Oesterr. Eisenbahnverband	Frachtzahlung der Classe B für das Effectivgewicht	48·36 Francs Gold pro Achse		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Orig.-Frachtbriefe der Strecke Seidenberg — Wien und Duplicat-Frachtbriefe über den Weitertransport nach dem Orient bis längstens Ende Juli 1893	Die Transporte müssen nach dem Orient bestimmt sein
320	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Brennholz	Jablunka	Czernotin-Keltsch	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	18·0 kr.	13·3 kr.	4·7 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht.					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg			
321	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.F.N.B.	Getreide und Hülsenfrüchte	Namiest a/O.	Wien (St.E.G., K.F.N.B.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Local-Tarife, respect. österr.-Eisenbahn-Verband-Tarif	54·7 kr. ö. W.	51·3 kr. ö. W.	3·4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
322	Oesterr. Nordwestbahn		Steine des Specialtarifes III	Chrast	Berlin {Anhalt-Dresdner Bahnhof, Görlitzer Bahnhof, Schlesischer Bahnhof	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen	Vom 10. Februar 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Ostdeutsch-Oesterr. Verband, Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1892		Mark 1·10		Im Kartirungswege		

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 12, vom 31. Jänner 1893, sub Position 276 erschienenen Publication ist in der 4. Rubrik der Stationsname „Senkvicz" auf „Modor Senkvicz" zu ergänzen.

Berichtigung. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 12 vom 31. Jänner l. J. sub Pos. 293 veröffentlichte Begünstigung ist dahin richtig zu stellen, dass es am Schlusse der Colonne „Transportstrecke von—nach" lauten soll: **und vice versa.**

Offert-Ausschreibung.

In der Haltestelle **Kellerwiese** der Bahnlinie Wien—Salzburg gelangt im heurigen Jahre eine **Wartehalle** zur Ausführung, und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annähernngsweisen Kostenbetrage von 9100 fl. an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadinms, die Offertformulare, die Bedingnisse, Baubeschreibnng und Pläne liegen bei der k, k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien (Kaiser Franz Josefs-Bahnhof in Wien, II. Stock) während der Amtsstunden znr Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens 13. Februar 1893, 12 Uhr Mittags, im Einreichungs-Protokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien abzugeben.

Es wird ansdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle nnd technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführnng der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich weiters die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls anch sämmtliche eingelangte Angebote zurückzuweisen.

Wien, im Jänner 1893.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 16. Wien, 9. Februar 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 28. Jänner 1893, Z. 3192, an sämmtliche Bahnverwaltungen, betreffend die Kundmachungen der Ergänzungen und Abänderungen der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr Anwendung findet.

Im Nachhange zum h. ä. Erlasse vom 21. Jänner d. J., Z. 3192, und unter Bezugnahme auf die Kundmachung gleichen Datums und gleicher Zahl im „Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 10 ex 1893, wird die geehrte Verwaltung in Kenntniss gesetzt, dass künftighin die Ergänzungen und Abänderungen der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtenverkehr Anwendung findet, der geehrten Verwaltung nicht mehr mittelst eines besonderen Erlasses, sondern lediglich durch eine Kundmachung im h. a. Verordnungs-Blatte werden mitgetheilt werden, zumal die geehrten Bahnverwaltungen von den vorkommenden Aenderungen und Ergänzungen auch durch deren Veröffentlichung in der Zeitschrift des Centralamtes für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern Kenntniss erlangen.

Wien, am 28. Jänner 1893.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Lichtenwald der Linie Steinbrück—Agram der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu dem Kohlenwerke Johannesthal.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Reichstags-Abgeordneten Julius Szájbely in Budapest im Vereine mit dem Oberingenieur Heinrich Müller in Budapest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Lichtenwald der Linie Steinbrück—Agram der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu dem Kohlenwerke Johannesthal im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 3. Jänner 1893. Z. 65.806 ex 1892.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn mit Dampftbetrieb von Triest über Opčina nach Sesana.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Hektor Fenderl in Triest die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb von Triest über Opčina nach Sessana im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 5. Jänner 1893. Z. 65.959 ex 1892.

Das neue dänische See-Gesetzbuch.

Auf dem Gebiete der See-Gesetzgebung ist ein Ereigniss zu verzeichnen, welches uns dem Ziele näher rückt, dessen Verwirklichung gerade auf diesem Gebiete im Interesse der Freiheit des Weltverkehres gelegen wäre. Nirgends macht sich der Unterschied der verschiedenen localen Gesetzgebungen vielleicht mehr fühlbar als im Seerechte und ist es daher erklärlich, dass man besonders in der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts die Feststellung internationaler Grundsätze, wenigstens in den für den Verkehr massgebenden Zweigen des Seerechtes, so hinsichtlich der Bedingungen des Frachtvertrages, der Havarien, der rechtlichen Folgen bei Abordagefällen etc. anstrebt.

Den bisherigen Arbeiten kann wohl nur ein theoretischer Werth beigemessen werden, welcher aber insoferne nicht zu unterschätzen ist, als deren Einfluss auf die neueren Codificirungen nicht geleugnet werden kann. Die internationale Regelung aller Partien des Seerechtes dürfte wohl vorläufig nicht durchführbar erscheinen; durch die Codificirung eines scandinavischen Seerechtes, wie sie durch die Erlassung identischer Seegesetze von Seiten Dänemarks und Schwedens und durch den hoffentlich bald eintretenden Beitritt Norwegens in Aussicht steht, wäre aber ein Schritt gethan, dessen Bedeutung umsomehr gewürdigt werden muss, als die erwähnten Bestrebungen nach der Uniformität der Seegesetze, wenn auch in noch beschränktem Masse, der Verwirklichung näher gerückt werden.

Von diesem Standpunkte aus ist, abgesehen von dem inneren Werthe dieser neuesten seerechtlichen Codification, eine Besprechung des dänischen Seegesetzes gewiss gerechtfertigt.

Der dänische Reichstag hat in seiner am 31. März 1892 geschlossenen Session das Seegesetz (Sölov) zu Ende berathen. Dasselbe hat seither die kgl. Sanction erhalten und ist am 1. Jänner 1893 in Wirksamkeit getreten.

Identische Gesetzentwürfe sind seinerzeit auch den Vertretungskörpern von Schweden und Norwegen vorgelegt worden und liegt auch bezüglich Schwedens die Annahme des Reichstages und die Sanction des Königs vor.

Das norwegische Storthing hat den Gesetzentwurf zwar noch nicht durchberathen, doch hält man dessen Annahme für zweifellos.

Es wird somit in nicht allzu ferner Zukunft eine Uebereinstimmung der Gesetzgebung über diesen wichtigen Zweig der Gesetzgebung in den drei skandinavischen Reichen, deren maritime Interessen sich so vielfach berühren und decken, zu Stande gebracht sein.

Was nun das Gesetz selbst betrifft, so ist dasselbe in seiner jetzigen Gestalt die Frucht von mehr als 20-jährigen Studien und Berathungen verschiedener, aus Rechtsgelehrten und Fachmännern der drei Königreiche zusammengesetzter Commissionen, welche mit der Ausarbeitung eines einheitlichen Seerechtes betraut worden waren.

Die in Rede stehende codificatorische Arbeit bezeichnet sonach nicht blos den neuesten wissenschaftlichen Standpunkt in dieser Materie, sondern sie umfasst zugleich sämmtliche Gebiete des privaten und öffentlichen Rechts, soweit es auf die Schiffahrt Bezug hat, und wird somit auch den Anspruch grösster Vollständigkeit gegenüber analogen Gesetzen anderer Länder erheben dürfen.

Durch die vom dänischen Ministerium des Aeussern veranlasste amtliche Uebersetzung des Gesetzes in französischer Sprache ist auch weiteren Kreisen im Auslande die Möglichkeit geboten, sich mit dieser vorzüglichen legislatorischen Arbeit vertraut zu machen.

Das uns vorliegende Gesetz umfasst 315 Paragraphe, welche in 13 Capitel eingetheilt sind. Dieselben handeln:

1. von den nationalen Schiffen,
2. von den Rhedern,
3. vom Capitän,
4. von der Mannschaft,
5. von dem Frachtvertrage,
6. von dem Bodmereivertrage,
7. von den Havarien,
8. von dem durch Zusammenstoss entstandenen Schaden,
9. von der Rettungsprämie,
10. von den maritimen Versicherungen,
11. von den privilegirten maritimen Forderungen und von deren Verjährung,
12. von dienstlichen Vergehen des Capitäns und der Mannschaft,
13. von dem Geltungsbereiche des Gesetzes, seinem Inkrafttreten und von der Aufhebung älterer Bestimmungen.

Es ergibt sich schon aus diesen Capitelüberschriften, dass das neue Gesetz sämmtliche Gebiete des Seerechts umfasst, soweit sie nur das Schiff, seine Ladung, seine Mannschaft und die Wechselfälle seiner Bestimmung tangiren können.

Bemerkenswerth ist es überdies, dass die Regelung des Schiffshypothekenwesens im Principe (§ 3) angenommen worden ist, und dass darüber ein besonderes Gesetz erlassen werden wird. Der angeführte Paragraph bestimmt schon jetzt, dass die Rechtsgiltigkeit eines jeden Eigenthums- oder Pfand betreffenden Vertrages von der Eintragung in die Schiffsregister abhängt. Diese Bestimmung findet jedoch nur auf Schiffe von über 20 Registertonnen Anwendung.

Einer uns vorliegenden Zusammenstellung derjenigen Punkte, in denen das von den Havarien handelnde Capitel VII des neuen dänischen Seegesetzes sich von den „amendirten York- und Antwerpner Havarieregeln vom Jahre 1890“ unterscheidet, ist Folgendes zu entnehmen:

Durch Artikel I der York- und Antwerpner Regeln wird bestimmt, dass der Seewurf der Deckladung in die allgemeine Havarie eingerechnet werden kann.

Das dänische Gesetz anerkennt dasselbe Princip, macht jedoch eine Ausnahme für den Fall, in welchem durch einen solchen Seewurf ein schon gestrandetes Schiff wieder flott gemacht wird.

Sonst ist der Seewurf, wie es nach den massgebenden allgemeinen Grundsätzen nicht anders sein kann, als „Havarie, grosse“ angesehen.

Gegenüber den erwähnten Regeln ergibt sich im dänischen Gesetze eine Differenz insoferne, als die Schäden an Schiff und Ladung in Folge freiwilliger Strandung, wenn diese die Abwendung einer gemeinsamen grösseren Gefahr bezweckte, in die allgemeine Havarie aber nur insoweit eingerechnet werden, als der Nachweis erbracht werden kann, dass ein wirkliches Opfer (sacrifice) vorliegt.

Was den durch Segelpressen entstandenen Schaden betrifft, so stimmt Artikel VI der York- und Antwerpner Regeln mit dem neuen dänischen Gesetze überein. Nach beiden wird derselbe nur dann in die allgemeine Havarie eingerechnet, wenn Segel gepresst wurden, „um ein gestrandetes Schiff wieder flott zu machen“; die York- und

Antwerpner Regeln gehen jedoch weiter, indem sie den Zusatz enthalten: „oder um das Schiff im Interesse der allgemeinen Sicherheit noch mehr an's Land zu treiben".

Artikel XII der Regeln, welcher von der Beschädigung der Ladung beim Löschen etc. in einem Nothhafen handelt, erkennt eine solche Beschädigung als allgemeine Havarie an, nur dann, „wenn auch die Kosten der Löschung in die allgemeine Havarie einbezogen werden".

Nach dem dänischen Gesetze gilt eine derartige Beschädigung nur dann als allgemeine Havarie, wenn das Löschen und Wiedereinschiffen der Ladung mittelst Lichterschiffen oder auf anderem aussergewöhnlichem Wege bewerkstelligt wurde.

Artikel XIV der York- und Antwerpner Regeln über zeitweilige Reparaturen spricht den Grundsatz aus, dass „keinerlei Abzug der Kosten für zeitweilige Reparaturen von demjenigen Schaden gemacht werden solle, der als allgemeine Havarie anrechenbar ist". Das dänische Gesetz verfügt hingegen, dass solche zeitweilige Reparaturen, welche durch einen, nicht als allgemeine Havarie anrechnungsfähigen Unfall verursacht wurden, dennoch in die allgemeine Havarie einbezogen werden sollen, wenn hiedurch Ausgaben vermieden wurden, welche sonst nothwendig geworden wären und als allgemeine Havarie hätten angesehen werden müssen.

Durch Artikel XV der Regeln wird der „aus einer Beschädigung oder dem Verluste der Ladung entstandene Verlust der Fracht als allgemeine Havarie erklärt, sei es, dass derselbe auf einen Fall allgemeiner Havarie zurückzuführen ist, sei es, dass die Beschädigung oder der Verlust der Ladung dadurch ausgeglichen wird".

Das neue dänische Gesetz erkennt dasselbe Princip an, fügt jedoch hinzu, dass von dem Betrage der Fracht diejenigen Auslagen abzuziehen sind, welche der Rheder durch Preisgeben oder Verkauf der Waaren erspart hat.

[H.-M.-Z. 5864.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Bauconsens.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat den Bauconsens ertheilt für die Errichtung eines normalen Nebengebäudes in der Station Pertestie der Localbahn Hatna - Kimpolung durch den Aushilfsstreckenwächter und Stationsleiter in dieser Station.

— (Principielle Genehmigung.) Principiell genehmigt wurde das Project:

1. für die auf der Localbahn Wodňan-Prachatitz auszuführenden Hochbanten;
2. für die auf der Localbahn Strakonitz-Winterberg auszuführenden Hochbauten;
3. für die Herstellung eines Schutzhäuschens für den Stellwerksapparat in der Station Ruda der Nepolokoutz—Suczawa;
4. die Entwürfe für die auf der Strecke km 5·685—90·718 der Staatsbahnlinie Stanislau-Woronienka auszuführenden Hochbauten.

— (Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Fohnsdorf aus Anlass der Einführung des Personenverkehres auf der Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung betreffs des Projectes für die Erweiterung der Geleiseanlagen in der Station Fohnsdorf aus Anlass der beabsichtigten Einführung des Personenverkehres auf der Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf für den 10. Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Dr. Theodor Hausotter betraut.

[G.-I.-Z. 2771.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Schleppbahn von der Station Schönbrunn zum Röhrenwalzwerke der Firma S. Huldschinsky's Söhne in Schönbrunn: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung einer Schleppbahn von der Station Schönbrunn zum Röhrenwalzwerke der Firma S. Huldschinsky's Söhne in Schönbrunn für den 17. Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Heinrich Kortum betraut. [G.-I.-Z. 2301.]

— (Auswechslung der Locomotiv-Drehbühne beim halbrunden Heizhause in der Station Mähr.-Ostrau.) Die in Aussicht genommene Auswechslung der Locomotiv-Drehbühne mit 12 m Durchmesser beim halbrunden Heizhause in der Station Mähr.-Ostrau gegen eine solche mit 14·65 m Durchmesser, sowie die beabsichtigte Anwendung eines Petroleummotors, Patent S. Markus, zum maschinellen Antriebe dieser Drehbühne wurde zur Ausführung genehmigt.

[23. Jänner, Z. 48.559 ex 1892.]

— (Eindeckung einer Kohlenrutsche am Bahnhofe in Wien.) Im 4. Kohlenhofe des Wiener Nordbahnhofes wird für Zwecke der Filiale der österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Brünn die Kohlenrutsche Nr. 302 eingedeckt.

[25. Jänner, Z. 4282.]

— (Linie Lundenburg—Brünn: Requisitenhütte in Brünn.) In der Station Brünn wird für Zwecke der gräfl. Larisch-Mönich'schen Central-Direction Karwin eine Requisitenhütte hergestellt. [9. Jänner, Z. 57.652 ex 1892.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Verlängerung des Getreideschuppens in der Station Sternberg.) Der in der Station Sternberg bestehende Getreideschuppen wird mit Rücksicht auf den gesteigerten Verkehr verlängert.

[21. Jänner, Z. 49.224 ex 1892.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 14. December v. J. fand in Krakau wegen Erhöhung der Geschwindigkeit neuerlich eine technisch-polizeiliche Prüfung von zwei auf den Linien der k. k. Staatsbahnen in Verwendung stehenden Schnellzugs- und zwei Personenzugs-Locomotiven, sämmtlich mit Schlepptendern versehen, statt. Die vier Locomotiven gehören zur Serie IIb und wurden die mit der Inventarsnummer 1115 und 1120 bezeichneten Schnellzugslocomotiven im Jahre 1873 in der Locomotivfabrik Kessler in Esslingen gebaut. Die eine der Personenzugslocomotiven mit Inventarsnummer 2247 und Fabrikationsnummer 2597 im Jahre 1882 in Wiener-Neustadt, die andere mit der Inventarsnummer 2239 und der Fabrikationsnummer 1108 im Jahre 1871 gleichfalls in der Locomotivfabrik in Esslingen neu erbaut. Die Kessel dieser Locomotiven wurden bereits im Jahre 1889 der vorgeschriebenen Druckprobe mit anstandslosem Ergebnisse unterzogen. Sämmtliche Locomotiven besitzen im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen ist nur eine vorhanden, welche bei den Schnellzugsmaschinen unterhalb der Feuerkiste, bei den Personenzugslocomotiven vorne situirt ist. Die Maschinen haben aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt bei den Schnellzugsmaschinen die Construction nach Allan, bei den Personenzugsmaschinen die Construction nach Allan, ist innenliegend, und geschieht die Umsteuerung mittelst Reversirhebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und sind sämmtliche vier Maschinen ausserdem noch versehen mit 1 Blaserohr, 1 Hilfsgebläse, 2 Injectoren nach Anschütz, 1 Sandstreuapparat, 1 Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse und Tenderspindelbremse, Dampfheizungseinrichtung und Rauchfang nach Ressig. Das Totalgewicht der beiden Schnellzugslocomotiven ergab je 3370 Tonnen, bei den Personenzugsmaschinen 3730, bezw. 3605 Tonnen. Die Probefahrten mit den Schnellzugsmaschinen fanden am 13. December v. J. auf der Staatsbahnstrecke Czarna—Ropczyce, bezw. auf der Staatsbahnlinie von Tarnow bis Czarna statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 83, bezw. 88 km, und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 59·5, bezw. 67 km per Stunde erzielt. Die Probefahrt mit den Personenzugslocomotiven wurde auf den Staatsbahnlinien Krakau—Bierzanow, bezw. Ktaj—Bochnia vorgenommen, und dabei eine maximale Geschwindigkeit von 72, bezw. 75 km, und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 52, bezw. 56 km per Stunde er-

zielt. Mit Rücksicht anf den stets ruhigen und sicheren Gang dieser vier Locomotiven erklärte die Commission, dass es keinem Anstande unterliege, diese Maschinen für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu verwenden. [Z. 5217.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 1. August 1892 hat die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Vicinalbahnen) bestimmten Tenderlocomotive der Kategorie IIIa stattgefunden, welche in der Locomotivfabrik in Wr.-Neustadt neuerbaut und mit der Bahninventarsnummer 938 und mit der Fabriksnummer 3164 versehen wurde. Die Maschine hat im Ganzen drei miteinander gekuppelte Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist, horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames. Die Steuerung zeigt die Construction nach System Allan, ist innenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst eines Hebels. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Maschine ist mit einer vollständigen Kesselarmatur ausgerüstet und mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Friedmann, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse, welche auf die zweite und dritte Achse wirkt, mit Spindelbremse, Pulsometerwechsel, ferner mit einer Dampfglocke und einer Vorrichtung zur Dampfheizung versehen. Die Entfernung der Achsen voneinander beträgt 1495 und 1195 mm, der gesammte Radstand 2690 mm, der Durchmesser der Trieb- und Kuppelräder 1020 mm, die Belastung der Achsen je 9 Tonnen, sohin das Gesammtgewicht der Maschine im ausgerüsteten Zustande 27 Tonnen. Die Spurweite ist normal. Die commissionelle Probefahrt wurde auf der Strecke Wien—Wagram der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgenommen und hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 57 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 72 km per Stunde erzielt. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die in Rede stehende Locomotive für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu verwenden. [H.-M.-Z. 63.195 ex 1892.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Namensänderung der Station Weckelsdorf.) Auf Grund der Entscheidung des Ministeriums des Innern vom 4. November 1892, Z. 17.478, demzufolge der Name der Gemeinde Weckelsdorf in Hinkunft Wekelsdorf zu lauten hat, ist auch der Name der Station Weckelsdorf der Linie Chotzen—Halbstadt entsprechend in Wekelsdorf umgewandelt worden, und wird diese Aenderung nach Massgabe der Erneuerung der Dienstesbehelfe zur Durchführung gelangen. [26. Jänner, Z. 3728.]

Localbahn Pöltschach—Gonobitz. (Bau- und Betriebslänge.) Für die am 20. December 1892 dem öffentlichen Verkehre übergebene schmalspurige Localbahn Pöltschach—Gonobitz sind die Längen behördlich festgestellt worden und beträgt die Baulänge vom Beginne des Localbahngeleises in der Station Pöltschach der Linie Wien—Triest der Südbahn-Gesellschaft bis zum Ende des Stockgeleises in der Station Gonobitz 14·928 km; die Betriebslänge beträgt vom Beginne des Localbahngeleises in ersterer Station (gleichzeitig Beginn der Baulinie) bis zur Mitte des Aufnahmsgebäudes in letzterer Station (0·161 km vor dem Geleiseabschlusse) 14·767 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Niveau-Côte der Schiene gegenüber der Mitte der Aufnahmsgebäude ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Niveau-Cote der Schiene in Meter
Pöltschach	Station	0·000	263·09
Unter-Lasche	Haltestelle	3·636	265·23
Plankenstein	„	5·043	267·72
Heiligengeist	Station	7·241	275·29
Gattersdorf	Haltestelle	10·521	284·51
Gonobitz	Station	14·767	318·77

Südbahn-Gesellschaft. (Verwendung von Frauen zum Bahnaufsichtsdienste.) Auf den von der Südbahn-Gesellschaft betriebenen Linien haben im vierten Quartal des Jahres 1892 auf 371 Wächterposten Frauen aushilfsweise den Signal- und Schrankendienst versehen. Von diesen Wächterposten entfallen 7 auf die Strecke Kufstein—Wörgl, 55 auf Innsbruck—Bozen, 41 auf Bozen—Ala, 71 auf Marburg—Villach, 109 auf Villach—Franzensfeste, 8 auf Bruck—Leoben, 25 auf Pragerhof—Ungar. Grenze, 13 auf St. Georgen—Laibach, 33 auf St. Peter—Croat. Grenze, und 9 auf die Strecke Nabresina—Cormons. Gegenüber dem dritten Quartal 1892 hat sich die Zahl der Wächterposten mit aushilfsweisem Frauendienste um 20 vermehrt. [G.-I.-Z. 914.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Nagy - Becskerek — Pancsova. (Gesetzentwurf.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 9 vom 20. Jänner verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungarischen Handelsminister dem ungar. Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfes, die Concessions-Verleihung für die projectirte Localbahn Nagy-Becskerek—Pancsova, eine im Bereiche des Torontáler Comitates zur Ergänzung des Betriebsnetzes der Torontáler Localbahnen im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und der diesen ergänzenden Novelle G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden normalspurigen Eisenbahn. Diese 65·4 km lange Linie zweigt von der Station Nagy-Becskerek der Linie Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek und Nagy-Becskerek—Versecz der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen ab und wird diese über Puszta-Katuicza, Zsigmondfalva, Orlovát, Ozóra, Antalfalva, Torontál - Vásárhely, Cyrepája, Ferenczhalom und Almás mit der Donau-Dampfschiffahrt-Station Pancsova verbinden. Die Gesammtkosten dieser Localbahn, deren Concessionswerberin die Torontáler Localbahn-Actiengesellschaft ist, werden mit 2,240.000 fl. bemessen. Als Stationen für den Gesammtverkehr sind ausser der gemeinsamen Station Nagy-Becskerek noch Puszta-Katinicza, Zsigmondfalva, Orlovát, Ozora, Antalfalva, Torontál-Vásárhely, Cyrepája, Ferenczhalom und Pancsova, als Haltestelle und für den Güterverkehr in Wagenladungen Almás und als Wasserstationen Orlovát und Pancsova einzurichten.

Projectirte Localbahn Eszék—Uj-Kapela-Batrina und deren Flügelbahn Pleternicza-Poszega. (Gesetzentwurf.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 9 vom 20. Jänner verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungarischen Handelsminister dem ungar. Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfes für die projectirte Localbahn Eszék-Batrina und eine von deren zukünftigen Station Pleternicza abzweigenden bis Pozsega führenden Flügelbahn, d. i. einer im Bereiche der Comitate Verőcze (Viroviticza), Pozsega und Gradiska (ehemalige Militärgrenze) im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und der diesen ergänzenden Novelle G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden normalspurigen Eisenbahn. Diese mit Inbegriff der Flügelbahn 120·9 km lange Linie zweigt von der Station Eszék der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ab und verbindet diese über Nasic und Pleternicza in der Station Uj-Kapela-Batrina (zwischen Uj-Gradiska und Bród) mit der Linie Zágráb (Agram)—Sissek—Sunja—Uj-Gradiska—Bród der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. Die Gesammtkosten dieser Localbahn, deren Concessionswerber der Frankfurter Bankdirector Anton Otterborg und Gutsbesitzer Theodor Kassewich sind, werden mit 5,630.000 fl. bemessen.

Eisenbahnprojecte. (Projectirter Bau der Localbahnen Budapest—Balassa-Gyarmat und Budapest—Dorogh—Esztergom [Gran].) Am 27. Jänner fand in Budapest unter Vorsitz des Obergespans des Comitates Pest—Pilis—Solt—Kis-Kun eine Sitzung des Comitats-Eisenbahn-Ausschusses in Angelegenheit zweier im Bereiche des Comitates projectirter Localbahnen statt. Zur Berathung gelangte eine Eingabe der Concessionäre der Budapest—Balassa-Gyarmater Vicinal-Eisenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 71 ex 1889, Vorconcession Post 4), in welcher gebeten wird, dass der Beschluss, womit Seitens des Comitates 60.000 fl. zu diesem Bahnbau votirt wurden, bis zum 1. Juli l. J. prolongirt werden möge. Diesem Ansuchen wurde nicht Folge gegeben, es wurde jedoch ausgesprochen, falls der Ausbau dieser Bahn von einem Beitrag des Comitates abhängig gemacht werden sollte, die Angelegenheit nochmals in Verhandlung zu nehmen. Betreffend die Eisenbahn Budapest—Gran (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116 ex 1892), die einen Baukosten-Voranschlag von 6,250.000 fl. aufweist und Stammactien in der Höhe von 220.000 fl. ausgibt, wurde mit Hinblick auf die Bitte der Concessionäre, das Comitat möge 100.000 fl. beisteuern, ausgesprochen, dass die Concessionäre die auf den Bau bezüglichen Daten, sowie die Liste der bisher votirten Beitragsleistungen vorlegen mögen, worauf die Commission sodann hinsichtlich der Höhe der beizusteuernden Summe einen Beschluss fassen werde.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Ladegewicht und Tragfähigkeit der Wagen.) In der am 13. October 1890 in Bern stattgehabten diplomatischen Conferenz, betreffend den Abschluss eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, hat der kaiserl. deutsche Gesandte folgende Erklärung abgegeben: „Im § 3, Absatz 3 der Ausführungsbestimmungen ist eine Geldbusse für den Fall vorgesehen, dass die Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens dessen Tragfähigkeit um mehr als 5 pCt. übersteigt. Nun sind inzwischen auf den deutschen Wagen die Aufschriften derart geändert worden, dass an Stelle des Ausdruckes „Tragfähigkeit" die Bezeichnung „Ladegewicht" getreten ist; die daneben beigefügte Aufschrift der „Tragfähigkeit" über die grösste zulässige Erhöhung des Ladegewichtes bereits in sich begreift." Eine Ueberschreitung der jetzt sogenannten „Tragfähigkeit" der deutschen Wagen ist mithin im Interesse der Sicherheit unbedingt unstatthaft. Hiernach erscheint es geboten, im § 3, Absatz 3 der Ausführungsbestimmungen, soweit deutsche Wagen in Frage kommen, den Ausdruck „Tragfähigkeit" durch „Ladegewicht" zu ersetzen. Die vorstehende Erklärung ist gleichzeitig durch die Conferenz dem zu errichtenden Centralamte zur weiteren Behandlung überwiesen worden. Nunmehr hat das Centralamt nach Prüfung der Angelegenheit diese Erklärung den betheiligten Staaten mitgetheilt und wird dieselbe auch durch die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport zur Kenntnissnahme für die weiteren Interessenten veröffentlicht werden. [H.-M.-Z. 5306.]

Eisenbahn-Betriebs-Reglement. (Farbe der Fahrpläne. Anfforderungszeichen zum Einsteigen in die Wagen mit der Stationsglocke.)

1. Rücksichtlich der Bestimmung des § 10, Abs. 1, des neuen Eisenbahn-Betriebs-Reglements, wonach fernerhin die Fahrpläne der eigenen Bahn, welche zum Aushange auf den Stationen des eigenen Bahngebietes bestimmt sind, auf hellgelbem, diejenigen, welche zum Aushange auf anderen Bahnen bestimmt sind, auf weissem Papier zu drucken sind, hat das Handelsministerium einer Bahnverwaltung über eine diesbezügliche Anfrage eröffnet, dass es einem Anstand nicht unterliege, dass die Durchführung dieser Vorschrift erst mit jenem Zeitpunkte erfolge, in welchem eine Neuauflage der gegenwärtig ausgehängten Fahrpläne durch eine wesentliche Abänderung der Fahrordnung nothwendig wird, welcher Fall im Allgemeinen erst bei der Einführung der nächsten Sommerfahrordnung eintreten dürfte.

2. Weiters hat dieselbe Bahnverwaltung unter Hinweis auf einen vermeintlichen Widerspruch zwischen der Bestimmung des § 16, Abs. 1, des Betriebs-Reglements, der zufolge die Aufforderung zum Einsteigen in die Wagen durch ein aus zwei Schlägen mit der Stationsglocke bestehendes Signal zu erfolgen hat, einerseits, und der correspondirenden Bestimmung der gegenwärtig giltigen Signalordnung andererseits, welche hiefür ein kurzes Läuten mit darauf folgenden Einzelschlägen vorschreibt, das Ansuchen gestellt, das letztere Einsteige-Signal bis zum Erscheinen der im Principe genehmigten neuen Signalordnung weiter anwenden zu dürfen. Dem gegenüber hat das Handelsministerium bemerkt, dass ein Widerspruch zwischen den erwähnten Bestimmungen des Betriebs-Reglements und der Signalordnung nicht erblickt werden kann, da das Betriebs-Reglement nur das charakteristische Merkmal dieses Signales, welches in den zwei Einzelschlägen mit der Stationsglocke besteht, statuiren will, wogegen die vollständige Ausführung des Signales der Signalordnung vorbehalten bleibt. Dieser scheinbare Widerspruch hat übrigens auch zwischen dem bis 1. Jänner 1893 giltigen Betriebs-Reglement und der bis 1. Juli 1887 giltig gewesenen Vorschrift über die Signalisirung, sowie der seit dem letzterem Zeitpunkte in Kraft stehenden Signalordnung für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns bestanden, wird aber mit der Einführung der neuen Signalordnung, in welcher beim Signal „Einsteigen" das bisherige kurze Läuten vor den beiden Einzelschlägen wegfallen wird, völlig verschwinden.

[7. Jänner, H.-M.-Z. 65.437 ex 1892.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XIV. Stückes.) Das am 28. Jänner herausgegebene XIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2068: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 24. Jänner 1893, Z. 1115, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus dem Herzogthume Salzburg nach, bezw. durch Kärnten.

Nr. 2069: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 23. Jänner 1893, Z. 1150/I, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus den Bezirken Stadt Laibach und Laibach Umgebung, Littai und Rudolfswerth in Krain nach Oberösterreich.

Nr. 2070: Bekanntmachung des königl. bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 12. Jänner 1893, betreffend die Vieheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn, Italien und der Schweiz nach Bayern.

— (Inhalt des XV. Stückes.) Das am 30. Jänner herausgegebene XV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2071: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 25. Jänner 1893, Z. 9460, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in dem politischen Bezirke Moldautein.

— (Inhalt des XVI. Stückes.) Das am 31. Jänner herausgegebene XVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2072: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungspräsidenten zu Oppeln vom 27. Jänner 1893, Z. 87, betreffend die Einfuhr von Pferden, Rindern, Schweinen und Schafen aus Oesterreich-Ungarn nach Preussen.

Nr. 2073: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 28. Jänner 1893, Z. 8607, betreffend die Sperrung der Confinirungsanstalt für galizisches Borstenvieh in Biala und das Verbot der Absendung von Schweinen dahin zum Zwecke der Beobachtung.

Firmaprotokollirung. Bei dem k. k. Handels- und Seegerichte in Triest wurde am 13. Jänner bei der Gesellschaftsfirma:

„Società di Navigazione a vapore del Lloyd austriaco"

oder deutsch:

„Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd"

die Ernennung des Josef Ritter von Peichl zum Betriebs-Director mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte unter Voransetzung der Buchstaben pp. eingetragen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro Jänner 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	6825·74	1217·28	1822·05	6220·97
Roggen	1784·93	309·40	252·06	842·27
Gerste	306·16	—	103·80	202·36
Hafer	1038·19	610·70	311·32	1337·57
Mais	5044·44	401·75	1011·60	4434·59
Mehl	841·15	464·30	338·50	966·95
Wein	8764·71	519·15	410·83	8873·03
Verschiedenes	606·62	1396·62	1190·26	812·98
Zusammen	2,5211·94	4919·20	5440·42	24690·72
Versicherungswerth	454.260	37.600	46.840	445.020

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	76	32	31	77
Versicherungswerth	294.390	111.535	111.615	294.310
Abgesondert übertragene Warrants, St.	10	3	1	12
Versicherungswerth	20.210	3.750	2.160	21.800
Lombardbetrag	9.050	1.400	800	9.650

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Jänner 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	14.988	142.974	54.532	103.430	32.106	38.066	—	70.172
Roggen	1.659	103.927	1.504	104.082	100.787	—	—	100.787
Gerste	44.134	32.036	21.314	54.856	63.667	39.570	54.429	48.808
Hafer	18.328	—	3.980	14.348	35.049	—	—	35.049
Erbsen	174.376	48.371	32.030	190.717	10.578	40.604	20.066	31.116
Bohnen	97.784	19.903	12.705	104.982	45.097	31.267	19.984	56.380
Raps	95.282	20.746	141	115.887	—	9.970	9.970	—
Wicken	13.243	—	—	13.243	20.091	23.321	10.000	33.412
Mais	9.942	10.010	8.216	11.736	—	40.391	20.122	20.269
Lupinen	1.618	17.874	—	19.492	—	—	—	—
Leindotter	10.559	9.906	19.914	551	—	—	—	—
Hirse	20.203	—	—	20.203	—	—	—	—
Leinsaat	8.913	4.963	10.019	3.857	—	—	—	—
Diverse	412	5.510	2.603	3.319	15.425	27.294	29.367	13.352
Zusammen	511.441	416.220	166.958	760.703	322.800	250.483	163.938	409.345
Versicherungswerth ö.W. fl.	41.178	33.794	14.624	60.348	26.363	27.310	20.229	33.444
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	3	—	—	3	2	—	—	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	2985	—	—	2985	2345	—	—	2345
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl.	900	—	—	900	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Literatur.

Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen in Preussen vom 28. Juli 1892 unter Bezugnahme auf die zu demselben erlassene Ausführungsanweisung, erläutert von Carl Köhne, kgl. Eisenbahnbau- und Betriebsinspector. Berlin, Verlag von Julius Springer 1893.

In dieser Broschüre bespricht der Verfasser in eingehender Weise das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892, welches für die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Preussen einen neuen Abschnitt zu eröffnen berufen ist.

Die Absicht des Verfassers ist es, den interessirten Factoren aufklärend an die Hand zu gehen, um die dem Gesetze zu Grunde liegenden Absichten richtig aufzufassen, denn nur dadurch könne dasselbe bedeutungsvoll und segensreich werden.

Nachdem der Verfasser nicht nur das bezügliche Gesetz, sondern auch die einschlägigen Durchführungs-Verordnungen und die das Gesetz berührenden Protokolle des Abgeordnetenhauses und des Herrenhauses benützt hat, so unterliegt es keinem Zweifel, dass die vorliegende Broschüre ihren Zweck in den betheiligten Kreisen erreichen wird.

Das Büchlein gibt jedoch auch allen auch ausserhalb Preussens sich für Kleinbahnen interessirende Kreise Anregung, so dass dessen Lectüre allenthalben bestens empfohlen sein kann.

Das Buch ist zu dem Preise von Mark 1·40 im Buchhandel erhältlich.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. Februar d. J. den Ministerialrath im Handelsministerum Béla Freiherrn von Weigelsperg zum Sectionschef in diesem Ministerium allergnädigst zu ernennen geruht.

Bacquehem m. p.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchst unterzeichnetem Diplome dem Oberingenieur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Pension Ferdinand Mannlicher den Ritterstand allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines I. Nachtrages hiezu.

Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1893 gelangt der I. Nachtrag zum Tarife für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen (Directions-Bezirke Elberfeld, Köln (links- und rechtsrheinisch) und Frankfurt a. M. einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits über Aschaffenburg vom 1. August 1891 zur Einführung.

Wien, am 3. Februar 1893. [119]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Französisch-, bezw. Belgisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Aenderung der Fahrpreise im Verkehre mit Dover.

Mit Wirksamkeit vom 1. April l. J. treten rücksichtlich der in den Tarifheften D und E für den directen Personen- und Gepäcksverkehr mit Dover und Brüssel einerseits und österreichischen, ungarischen, rumänischen und orientalischen Stationen andererseits über Luxemburg-Strassburg-Kehl-Stuttgart-München, bezw. über Luxemburg-Strassburg-Arlberg, ferner der im Tarifhefte F für den Verkehr zwischen Calais und belgischen Stationen einerseits und Stationen deutscher, österreichischer, ungarischer, rumänischer, bulgarischer und orientalischer Bahnen andererseits über Herbesthal-Cöln-Aschaffenburg vom 1. April 1892 für Dover enthaltenen Fahrpreise-Erhöhungen dadurch ein, dass denselben die von den Belgischen Staatsbahnen in Anspruch genommenen Hafengebühren für Dover mit 1.25 Frcs. für einfache Fahrkarten und mit 2·50 Frcs. für Rückfahrkarten zuzurechnen kommen.

Wien, am 4. Februar 1893. [120]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Nachtrag I zum Theil V, Heft Nr. 3 (Ausnahmetarif für Kohle).

Zum Theil V, Heft Nr. 3 (Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischer Kohle) vom 1. Mai 1892, gelangt mit Giltigkeit vom 1. März 1893 ein Nachtrag I zur Einführung, welcher u. A. Aufnahme einiger württembergischer Stationen, Aenderung und Ergänzung des Kilometerzeigers und der Zechenbahnfrachten enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu haben.

Wien, am 6. Februar 1893. [121]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Südrussischer Güterverkehr via Wołoczysk und via Radziwiłow.

Nachtrag I zum Tarife.

Zn dem Tarife für den obbezeichneten Verkehr tritt der Nachtrag I in Kraft, durch welchen der Haupttarif mit Ausnahme der in demselben enthaltenen Specialtarife 1 bis 18 mit Giltigkeit vom 13. Jänner 1893 ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Wien, am 5. Februar 1893. [122]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Graphit.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1893 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Graphit zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen) und süddeutschen Stationen zur Einführung. Hiedurch wird der Ausnahmetarif für Graphit vom 20. Februar 1891 aufgehoben.

Insoweit jedoch die Frachtsätze des letzteren Ausnahmetarifes billiger sind oder nicht durch neue ersetzt wurden, bleiben dieselben noch bis 14. April 1893 in Geltung.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu haben.

Wien, am 6. Februar 1893. [123]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Tarif, Theil I. (Zu § 53 des Betriebsreglements.) Der neue, vom 1. Jänner 1893 an giltige Tarif, Theil I, enthält auf Seite 26 unter P. XIII folgende, auch bei den Deutschen Eisenbahnen giltige Zusatzbestimmung zu § 53 des Betriebsreglements: „Bei Einhaltung des zulässigen Masses der Wagenbelastung hat der Absender darauf zu achten, dass gewisse Güter durch Witterungseinflüsse während der Beförderung an Gewicht zunehmen, und kann sich, wenn Ueberlastung festgestellt wird, auf diese Ursache derselben, als von ihm nicht verschuldet, nicht berufen.“ Gegen diese Bestimmung wurde laut Handelsministerial-Erlass vom 7. December 1892, Z. 59.604, vorläufig unter der Voraussetzung keine Einwendung erhoben, dass den Parteien die Ausnützung des Ladegewichtes unter allen Umständen gewahrt bleibt.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Heft 1. (Ermässigte Frachtsätze für Bier.) Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1893 sind ermässigte Frachtsätze für Bier in Wagenladungen zwischen München und Görlitz (Sächs. und Preuss. St.B.) und Zittau (Sächs. St.B.) in Kraft getreten. Auskunft über die Höhe der Sätze ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Schlesisch-Süddeutscher Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Juni 1892. Mit Wirksamkeit vom 25. Jänner 1893 wurde der Ausnahmetarif 6 für Nessel, Garne (Twiste) aller Art (Seite 71 des Tarifes) in nachstehender Weise ergänzt, bezw. abgeändert:

Von und nach	Schelklingen a	Schelklingen b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Mittelsteine	4·55	3·96
Mittelwalde	4·57	4·07

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnnng, welche anf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirnngskosten vom Rückvergütnngsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnnngen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welcnen das Zugeständniss sich bezieht				Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze			
				von	nach					per 100 kg				
323	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalkstein	Schwarzbach	diversen Stationen	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstene aber his Ende December 1893	Allgemeine Tarifbestimmungen (Theil I)	Waaggebühr pro Waggon in Kreuzern ö. W. 60	40	20	Im Kartirungswege		
224	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltnngen	Ausstellungsgegenstände für die Weltausstellung in Chicago 1893	Den österreichiechen und ungarischen Verbandsstationen dee Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafen-Verbandee	Den Deutschen Hafenstationen dieses Verband-tarifes	1. Die Ausstellnngsgüter müesen als solche von der k. k. bezw. k. Central-Commission für die Weltausstellung in Chicago beglaubigt und mit Bezettelungen versehen sein, aus welchen ersichtlich ist, dass die betreffenden Gegenstände für die Ausstellung in Chicago bestimmt sind. 2. In den Frachthriefen muss angegeben sein, dass die mit denselben aufgegebenen Sendungen durchwege aus Ausstellungegütern bestehen. 6. Für alle eintretenden besonderen Leistungen, als: Verwiegen, Verladen u. e. w., soweit hiefür tarifmässig Gebühren zu entrichten eind, dann für Auflegnng von Nachnahmen werden die in den Localtarifen der Aufgabebahn vorgesehenen Nebengebühren berechnet.	Bis auf Weiteres, längstene bis 31. December 1893	Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verbandstarif, Theil II, Heft 1 und 2 vom 1. Juni 1890, Theil II, Heft 3 und 4 vom 1. November 1890	Verschieden	50% Nachlass von den tarifmässigen Frachtsätzen	Verschieden	Im Kartirungswege		
325	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltnngen	Welche in den nebengenannten Verbandsverkehren zur directen Beförderung zugelassen sind	Den betreffenden ungarischen, resp. ausländischen Tarifstationen	Den betreffenden ausländischen, resp. ungarischen Tarifstationen	Bestimmungen der zutreffenden directen Tarife	Bie zur Einführnng neuer Tarife für die nebengenannten Verbands-Güterverkehre, längstens his Ende December 1893	1. Deutsch-Oeeterr.-Ungar. Seehafen-Verband, Verkehr mit Ungarn. 2. Westdentech-Oesterr.-Ungar. Verband, Verkehr mit Ungarn. 3. Säcbeisch-Ungarischer Verband. 4. Ostdentsch-Ungarischer Verband		Nachweisbar niedrigeter Umkartirunge-Frachtsatz, der zur Zeit der Abfertigung zu erreicben war		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Orig.-Frachtbriefe, bezw. Duplicat-Frachthriefe (vergl. die zusätzl. Beetimmnng 11 zu § 12 im Theile I, Ahtheilung A vom 1. Jänner 1893 für den Güterverkehr zwiecben Oeeterr.-Ungarn einereeite und Dentechland, Belgien und den Niederlanden andererseits), welche Documente hie epätestene Ende März 1894 vorzulegen eind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
326	**Südbahn-Gesellschaft**		Cement	Kufstein	Innsbruck, mit der Bestimmung nach Zirl	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Aufladen der Sendungen hat im Sinne der Bestimmungen des Tarifes Serie XIII zu erfolgen. Die Transporte müssen zum Wiederaufbau der abgebrannten Objecte der Gemeinde Reith bestimmt und an das „Abbrand-Comité in Reith, Station Zirl" adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Temporärer Anhang zum Localtarife, giltig vom 1. Jänner 1893	16 kr. excl. Mgb.	10 kr. excl. Mgb.	6 kr.	Im Kartirungswege		
327	**Südbahn-Gesellschaft**		Cement	Kirchbüchl	Lichtenwald	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die bezüglichen Bestimmungen der Serie XIII des Südbahn-Tarifes. Sendungen müssen zum Bau der Unterkrainer Bahnen bestimmt und an die Bauunternehmung derselben adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Temporärer Anhang zum Localtarif, giltig vom 1. Jänner 1893	92 kr. excl. Mgb.	78 kr. excl. Mgb.	14 kr.	Im Kartirungswege		
328	**Südbahn-Gesellschaft**	Leoben-Vordernberger Eisenbahn	Eisenerze	Payerbach	Trofaiach	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 2500 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Betreffs des Auf- und Abladens sind die Bestimmungen des Tarifes der Südbahn, bezw. der Leoben-Vordernberger Bahn massgebend	Bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	21 kr. ö. W. Noten excl. Mgb., bezw. Auf- und Abladegebühr		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
329	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	1. Baumwollwaaren, gemeine, auch gefärbt und bedruckt, und zwar Barchent, Battist, Calicot, Calmuk, Chaly, Cottone, Croisé, Gradl, Mousseline, Drucknessel, Köper, Molinos, Pigné, Schirtings, alle diese Artikel ohne Emballage oder blos in Papier derart eingeschlagen, dass die Stirnseiten frei von Emballagen sind, ohne Garantie gegen Beschmutzung 2. Baumwollwaaren, nicht besonders benannte, emballirt 3. Leinenzeuge, d. s. Leinengewebe, wie z. B. Drill (Drillich), Leinwand, Leinen, Linnen u. s. w., ohne Emballage oder blos in Papier derart eingeschlagen, dass die Stirnseiten frei von Emballage sind, ohne Garantie gegen Beschmutzung 4. Leinenzeuge, nicht besonders benannte, emballirt	Kroman	Triest Südbahn und Freibafen S. B. und Finme	Bei Aufgabe a) in Einzelsendungen, b) „ Mengen von 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief, c) „ „ „ 10000 „ „ „ „ „ unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Verband vom 1. Jänner 1892	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Besteben keine directen Frachtsätze	a) 1. 255 2. 255 3. 251 4. 251 b) 1. 210 2. 213 3. 210 4. 213 c) 1. 164 2. 180 3. 164 4. 180	Verschieden	Im Kartirungswege		
330	Südbahn-Gesellschaft		Eichenholz	Fridau	Laibach (Südbahnhof)	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	62	49	13	Im Kartirungswege		
				Pettau					56	43	13			
				Pöltschach					44	34	10			
									kr. incl. Mgb.		kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
331	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rohes, unreines Salzgestein	Wieliczka	Krakau trans.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen mit direct nach Mähr.-Ostrau lautenden Frachtbriefen. Die Verladung des Salzgesteines in die Eisenbahnwagen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	10 kr.	7·2 kr.	2·8 kr.	Im Kartirungswege		
332	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Palmöl, Palmkernöl und Cocosnussöl	Stationen der Hess. Ludwigsbahn: Budenheim	Prag (B.W.B.), Prag (Bubna), (Sandthor), (Smichow) der B.E.B.	Aufgabe in Ladungen à 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief	Vom 15. Februar 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1893	Nordösterr.-Mittelrheinischer Güterverkehr, Theil II, Tarifheft Nr. 1, vom 1. September 1889		in Mark 2·87		Im Kartirungswege		
				Darmstadt						2·71				
				Gross-Gerau						2·74				
				Budenheim	Prag (Staatsbahnhof)					2·97				
				Darmstadt						2·81				
				Gross-Gerau						2·84				
				und umgekehrt										
333	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Mineralkohle	Graz S.B.	Ajka	Bei Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Verbandstarif	Kreuzer ö. W. 42·5	39	3·5	Im Kartirungswege		
					Bóba				37·9	34	3·9			
					Csákány				22·8	21	1·8			
					Devecser				41·0	37	4·0			
					Gyanafalva				17·5	15	2·5			
					Gyömöre				43·0	40	3·0			
					Győr				46·6	40	6·6			
					Hajmáskér				45·3	45	0·3			
					Herend				45·7	43	2·7			
					Kis-Czell				36·5	32	4·5			
					Kis-Unyom				27·3	26	1·3			
					Körmend				24·3	22	2·3			
					Mezőlak				39·3	35	4·3			
					Ostfi-Asszonyfa				34·3	30	4·3			
					Pápa				40·3	36	4·3			
					Sárvár				32·9	29	3·9			
					Szemere				44·8	41	3·8			
					Szt. Mihály-Zichyfalva				52·5	51	1·5			
					Szombathely				28·7	24	4·7			
					Szt. Gotthárd				19·5	17	2·5			
					Tüskevár				39·9	36	3·9			
					Város Lőd				43·5	40	3·5			
					Vár-Palota				50·7	49	1·7			
					Vaszar				41·4	38	3·4			
					Veszprém				47·6	45	2·6			
					Vép				30·2	26	4·2			
334	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kaolin, Chamottesteine (Chamotteziegel)	I. Stationen der k. k. priv. Böhm. Westbahn:	Zell i. W. der grossh. Bad. Staatseisenbahn	Laut Tarif	Vom 1. März 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1893	Ausnahmetarif für den Transport von Kaolin etc. vom 1. Mai 1891 für den Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn)		in Mark		Im Kartirungswege		
				Nürschan						1·60				
				Pilsen						1·64				
				Rokycan						1·71				
				Staab						1·56				
				II. Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen:										
				Dobřan						1·73				
				Kaschitz						1·94				
				Kaznau						1·80				
				Littitz						1·71				
				Oberbřis						1·75				
				Pilsen						1·64				
				Podersam						1·98				
				Přestitz						1·74				
				Třemošna						1·71				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 17. **Wien, 11. Februar 1893.** **VI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Wodňan-Prachatitz".

Das k. k. Ministerium des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung dem Herrn J. U. Dr. Zdenek Ostadal, k. k. Notar in Prachatitz, die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Wodňan-Prachatitz" mit dem Sitze in Wien ertheilt und die Statuten genehmigt.

Wien, am 3. Februar 1893. — Z. 1366. H.-M.-Z. 7040.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 24. Jänner 1893, Z. 18.591 ex 1892, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischer Eisenbahnen, betreffend die Hinausgabe von grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken.

Im Auftrage des hohen k. k. Handelsministeriums vom 22. October 1892, Z. 2687/H.-M., wird der geehrten Verwaltung anliegend ein Exemplar der „Grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken, in der vom k. k. Handelsministerium genehmigten Fassung" mit dem Bemerken übersendet, dass diese Bestimmungen im Einvernehmen mit den competenten Behörden, sowie den meist interessirten Bahnverwaltungen, Eisenhütten-Gewerkschaften und Brückenbau-Anstalten hieramts aufgestellt wurden, und im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien käuflich zu beziehen sind.

Wien, am 24. Jänner 1893. Lilienau m. p.

Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Wenn sich eine Eisenbahn-Unternehmung dem Statute des Eisenbahn-Schiedsgerichtes nur bedingt unterworfen hat, so tritt die Competenz des Schiedsgerichtes nur bei Erfüllung dieser Bedingung ein.

(Entscheidung vom 4. October 1892.)

Für die Weingrosshandlungs-Firma P. B. & Söhne in Wien langte am 21. November 1891 in der Station Wien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Sendung von 9 Fässern Wein an, welche am 15. November 1891 in der Station Mura-Király auf der ungarischen Strecke der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft aufgegeben worden war. Da eines der Fässer während des Transportes zerschlagen worden und der Wein ausgeronnen war, begehrten Kläger von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als der Abgabsbahn den Ersatz von 368 fl. 94 kr. als Werth dieses Weines.

Bei der am 4. October 1892 stattgehabten mündlichen Verhandlung wurde das Begehren der klagenden Firma wegen Incompetenz des Schiedsgerichtes abgewiesen, und zwar mit folgender Begründung:

Die geklagte Gesellschaft hatte zunächst die Einwendung der Incompetenz des Schiedsgerichtes erhoben, und damit begründet, dass im vorliegenden Falle das fragliche Frachtgeschäft von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in einer ungarischen Station eingegangen worden sei, die Südbahn sich jedoch dem Ausspruche des Schiedsgerichtes nur für solche Transporte unterworfen habe, welche ausschliesslich auf ihren österr. Linien ausgeführt werden, die Nordbahn aber nur für

jene Frachtgeschäfte dem Schiedsgerichte unterworfen sei, an welchen ausschliesslich Transport-Unternehmungen betheiligt sind, welche sich dem Schiedsgerichte selbst unterworfen haben, und dass demnach die Südbahn-Gesellschaft an die Nordbahn die Aufforderung gerichtet habe, im vorliegenden Falle, in welchem es sich um ein bei der ungarischen Südbahn-Station Mura-Király aufgegebenes Gut handle, die Incompetenz des Schiedsgerichtes geltend zu machen.

Bei Beurtheilung seiner Competenz hatte sich das Schiedsgericht zunächst an die Erklärungen zu halten, welche von der Bahngesellschaft im Grunde des § 4, Abs. 3, des Statutes bei Unterfertigung desselben abgegeben wurden, da der Eintritt des schiedsrichterlichen Verfahrens von dem darauf gerichteten übereinstimmenden Willen der Parteien bedingt ist, und die mit den Transport-Unternehmungen vereinbarten und publicirten Erläuterungen zu dem Statute zu § 1 ausdrücklich betonen, dass dieses Statut für die demselben beigetretenen Eisenbahnen nur nach Massgabe der erfolgten Beitrittserklärung verbindliche Kraft besitze. Mit der Erklärung der Südbahn vom 9. October 1888, Z. 5268, unterwirft sich diese vom 1. Jänner 1889 ab auf die Dauer weiterer fünf Jahre dem Statute des Schiedsgerichtes vom 26. März 1873 für Rechtsstreitigkeiten aus solchen Frachtverträgen, welche Transporte, die ausschliesslich auf ihren cisleithanischen Linien auszuführen waren, betreffen, und bezüglich der im Anschlussverkehre mit anderen cisleithanischen Transport-Gesellschaften entstehenden derartigen Streitigkeiten nur unter der Bedingung, dass die genannten Gesellschaften sämmtlich diesem Statute beigetreten sind. Da dies eine bedingte Unterwerfungserklärung darstellt, muss die Unterwerfung als nicht vorhanden angesehen werden, sobald die gestellte Bedingung nicht eintritt. Im vorliegenden Falle handelt es sich nun thatsächlich um einen Transport von der ungarischen Station der Südbahn Mura-Király, welcher zum Theile auch nicht cisleithanische Linien der Südbahn befahren hatte. Die Südbahn-Gesellschaft erscheint daher rücksichtlich dieses Transportes der schiedsrichterlichen Entscheidung nicht unterworfen. Die Unterwerfungs-Erklärung der im vorliegenden Falle als Abgabsbahn geklagten Nordbahn ist aber gleichfalls keine unbedingte, sondern geht dahin, dass diese Bahngesellschaft bis 31. December 1893 dem genannten Statute beitrete, jedoch wieder mit der Beschränkung, dass sie sich demselben nur rücksichtlich solcher Frachtgeschäfte unterwerfe, an welchen ausschliesslich Transport-Unternehmungen betheiligt sind, welche sich diesem Schiedsgerichtsstatute auch selbst unterworfen hatten. — Da nun die Südbahn auf Grund ihrer Erklärung im vorliegenden Falle der Entscheidung des Schiedsgerichtes nicht unterworfen wäre, muss auch bezüglich der Nordbahn die Bedingung für ihre Unterwerfung als nicht eingetreten angesehen werden, und musste sich das Schiedsgericht für incompetent zur Entscheidung des vorliegenden Streitfalles erklären.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Keller in der Station Poričan.) In der Station Poričan wird als Ersatz für den in dem Weichenwächterhause aus sanitären Gründen ausser Gebrauch gesetzten Keller ein oberirdischer Keller hergestellt.
[25. Jänner, Z. 622.]

— (Linie Brünn—Segengottes—Okřisko: Vergrösserung der Gütermagazine in den Stationen Trebitsch und Gr.-Meseritsch.) Anlässlich der Zunahme des Güterverkehres werden die Gütermagazine in den Stationen Trebitsch und Gr.-Meseritsch vergrössert.
[20. Jänner, Z. 49.962 ex 1892.]

— (Linie Wessely a/M. — Sudoměřitz-Petrau: Backofen in der Haltestelle Znorov.) In der Haltestelle Znorov wird für Zwecke der Bahnbediensteten ein normalmässiger Backofen hergestellt.
[21. Jänner, Z. 65.709 ex 1892.]

— (Linie Schwechat — Mannersdorf: Unterfahrung des Bahnkörpers in km 0·488 durch eine Gasrohrleitung.) Zur Unterfahrung des Bahnkörpers in km 0·488 der Localbahn Schwechat—Mannersdorf durch eine von der Gasbeleuchtungs-Anstalt der Imperial-Continental-Gas-Association in Wien hergestellte Gasrohrleitung wurde vom Handelsministerium die Zustimmung ertheilt.
[17. Jänner, Z. 50.292 ex 1892.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Petroleum-Magazin in Aussig.) In der Station Aussig wird ein Petroleum-Magazin hergestellt. [31. December 1892, Z. 65.569.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth: Umstellung des Motors für die mechanischen Barrièren bei der Niveaukreuzung km 42·0/1 in der Haltestelle Königshof.) Behufs zweckentsprechenderer Bedienung der mechanischen Barrièren auf den Rampen in km 41·3/4 und 42·1 hat sich die Nothwendigkeit zur Umstellung des Motors bei der Niveaukreuzung km 42·0/1 in der Haltestelle Königshof der Strecke Prag—Pilsen ergeben. [9. Jänner, Z. 909.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 14. December v. J. wurde wegen Mangel eines Commissions-Protokolls eine neuerliche technisch-polizeiliche Prüfung von drei auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verwendeten Güterzugs-Locomotiven mit Schlepptender, Serie III b, vorgenommen. Zwei derselben mit den Inventarsnummern 4052 und 4054 wurden in Wr.-Neustadt bei Günther im Jahre 1859 neu gebaut, und die dritte mit der Inventarsnummer 4061 und der Fabriksnummer 342 im Jahre 1861 bei G. Sigl neu hergestellt. Die Kessel der Locomotiven wurden bereits 1892 der vorgeschriebenen Druckprobe anstandslos unterzogen. Die Locomotiven besitzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die drei Achsen sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames, und zeigt die Steuerung die Construction Stephenson, ist innenliegend, und geschieht die Kuppelung mittelst Reversirhebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blaserohr, 1 Hilfsgebläse, 2 Injectoren nach Anschütz, 1 Sandstreuapparat, 1 Funkenfänger mit Sieb, Tenderspindelbremse, Dampfheizungsvorrichtung und Rauchfang nach Ressig. Das Totalgewicht jeder dieser Maschinen beträgt 34·55 Tonnen. Die Probefahrten mit diesen Maschinen wurden am 14. December v. J. auf den Staatsbahnlinien Przeworsk—Jaroslau, Rzeszow—Lancut und Lancut—Przeworsk vorgenommen und dabei eine maximale Geschwindigkeit von 58 km, bezw. 60 km, bezw. 66 km per Stunde und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 45 km, 50 km und 54 km per Stunde erzielt. Sämmtliche drei Maschinen zeigten selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang, so dass aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand obwaltete, dieselben dem öffentlichen Zugsverkehre auf den Linien der k. k. Staatsbahnen zu übergeben. [Z. 5217.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 8., 20., 25. und 29. August 1892 hat die technisch-polizeiliche Prüfung von vier für die Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnstrecken) bestimmten Tenderlocomotiven der Kategorie III a stattgefunden, welche in der Locomotivfabrik vormals G. Sigl in Wr.-Neustadt neuerbaut und mit den Bahninventarsnummern 939—942 und den Fabriksnummern 3615—3618 versehen wurden. Sämmtliche Maschinen sind gleichartig construirt, der Dampfkessel ruht auf drei untereinander gekuppelten Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Laufachsen sind nicht vorhanden. Die Maschinen haben je zwei horizontal aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung

zeigt die Construction nach System Allan, ist innenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst eines Hebels. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Maschinen sind mit einer vollständigen Kesselarmatur ausgerüstet und mit veränderlichem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach System Schlu, links nicht saugend, rechts saugend, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse und Spindelbremse, Pulsometerwechsel und Dampfheizungsvorrichtung versehen. Die Entfernung der drei Achsen von einander beträgt 1500 und 1200 mm, der gesammte Radstand 2700 mm, der Durchmesser der Trieb- und Laufräder 1000 mm, die Belastung der Achsen je 8·5 Tonnen, sohin das Gesammtgewicht jeder Maschine im ausgerüsteten Zustande 25·5 Tonnen. Die Spurweite ist normal. Die commissionellen Probefahrten wurden auf der Strecke Wien—Wagram der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgenommen und dabei eine maximale Geschwindigkeit in der Fahrt nach vorne von 74, 80, 73, bezw. 74 km, in der Fahrt nach rückwärts von 65, 63, 70, bezw. 70 km, und eine durchschnittliche Geschwindigkeit in der Fahrt nach vorne von 35·5, 56, 53, bezw. 65 km, und in der Fahrt nach rückwärts von 41, 44, 55, bezw. 57 km per Stunde erzielt. Bei vollkommen befriedigenden Prüfungsergebnissen wurde die Bewilligung ertheilt, die in Rede stehenden Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu verwenden. [H.-M.-Z. 63.195 ex 1892.]

Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. (Neuanschaffung von zwei Schnellzugslocomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat die seitens der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft erstattete Anzeige von der beabsichtigten Neuanschaffung zweier Schnellzugslocomotiven nach den mit dem Handelsministerialerlasse vom 19. April 1889, Z. 5793, genehmigten Systemplänen genehmigend zur Kenntniss genommen und die genannte Bahngesellschaft gleichzeitig beauftragt, dass die anzuschaffenden Locomotiven auch mit Geschwindigkeitsmessern zu versehen sind. Gleichzeitig wurde die Vergebung der Lieferung dieser beiden Maschinen an die Actiengesellschaft der Locomotivfabrik vormals G. Sigl in Wr.-Neustadt genehmigt. [Z. 2490.]

Verkehrsunterbrechungen und Behebung derselben.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

(Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg):

5. Februar. Verkehr in der Strecke Kriegsdorf—Römerstadt wieder eröffnet.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Innsbruck):

6. Februar. In der Strecke Dalaas—Bratz wurde Früh der Personenverkehr wieder aufgenommen.

7. Februar. In der Strecke Langen—Bratz Gesammtverkehr mit Personenzug 318 wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz):

5. Februar. In der Strecke Aussee—Obertraun und Eisenerz—Vordernberg wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

6. Februar. In der Strecke Neu-Zagórz—Jedlicze wurde der Gesammtverkehr — der Personenverkehr jedoch nur mit den Tageszügen 1216 und 1215 — wieder aufgenommen. — Die für die Strecke Neu-Zagórz—Jedlicze bestimmten Güter werden über die Hilfsroute Przemyśl—Neu-Zagórz geleitet.

8. Februar. In Folge andauernder Schneestürme wurde neuerdings der Personenverkehr in der Strecke Jasło—Rzeszów und der Gesammtverkehr zwischen Neu-Zagórz—Jedlicze und Zagórzany—Gorlice bis auf Weiteres eingestellt. — Der für die Strecke Neu-Zagórz—Jedlicze aufgestellte Hilfsrouten-Verkehr wurde wieder aufgehoben.

8. Februar. In der Strecke Jasło—Rzeszów wurde Nachmittags der Personenverkehr wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

5. Februar. Wegen Schneeverwehung Güterverkehr auf der Localbahn Hatna-Kimpolung eingestellt.

6. Februar. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr auf der Localbahn Karapcziu-Czudin, Hliboka-Berhometh eingestellt.

6. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Hadikfalva—Radautz wieder aufgenommen.

9. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Gesammtverkehr in den Strecken Jaroslau—Rawa—Ruska und Lemberg—Belzec eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

8. Februar. Auf der Localbahn Zauchtl—Fulnek wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3415 wieder aufgenommen.

Localbahn Innsbruck-Hall i. T.:

3. Februar. Wegen Unfahrbarkeit der Geleise durch Eis und Schnee musste Gesammtverkehr eingestellt werden.

4. Februar. Verkehr zwischen Berg Isel und Dollinger wurde mit Zug 6 wieder aufgenommen.

Salzkammergut-Localbahn:

7. Februar. Mit den Zügen 23 und 26 Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Pelsöcz—Murány, d. i. die Murányvölgyer (Muránythaler) Eisenbahn. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 7 vom 15. Jänner 1893 und dessen darauffolgende Nummern verlautbaren den Wortlaut der Concessions-Urkunde für die projectirte Murányvölgyer Bahn, d. i. die Localbahn Pelsöcz—Murány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14 ex 1893), welche, vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung der Legislative, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 dem nunmehrigen Concessionär, Reichstags-Abgeordneten Géza Kubinyi, zufolge Allerhöchster Entschliessung Wien vom 15. December 1892 (Erlass des kgl. ungar. Handelsministers, Z. 88.312/III vom 25. December 1892) ertheilt wurde. Das Baucapital dieser 40·75 km langen Localbahn ist mit 1,546.000 fl. bemessen.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Dauer der den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen seinerzeit ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachten Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehend bezeichnete Eisenbahnen auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. a) Mit Erlass vom 21. Jänner 1893, Z. 73.331, die der Direction der Nagyvárad (Grosswardein)—Belényes—Vaskoher Localbahn-Actiengesellschaft seinerzeit mit Erlass vom 12. November 1891, Z. 71.600, ertheilte Vorconcession für eine von der bisherigen Haltestelle Hollód (nächst Szombatság-Rogoz der Linie Nagyvárad—Belényes—Vaskoh abzweigende und diese über Rippa, Mocsár, Tenke, Görbed und die Gemarkung der Gemeinde Telka in der Station Szalonta mit der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn; b) ferner die mit Erlass vom 18. Februar 1891, Z. 8891/III, ertheilte und mit Erlass vom 12. November 1891, Z. 71.600, verlängerte Vorconcession für eine von der Station Zolyóm der Linie Nagyvárad—Belényes Vaskoh abzweigende und diese über Tenke-Görbed und von dort aus, als Variante der Linie a), weiterhin über Fekete-Bátor und die Gemarkung der Gemeinde Arpád führende und erstere in der Station Szalonta, eventuell in der Station Kötegyán, mit der Linie Nagyvárad—Eszék—Villány verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 147 ex 1891) neuerdings auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 21. Jänner 1893, Z. 828/III, die seinerzeit mit Erlass vom 6. Jänner 1892, Z. 78.732, der Commune der kgl. Freistadt Szatmár-Németi (Szatmárer Comitat) ertheilte Vorconcession für eine von der Station Szatmár-Németi der Linien Debreczen—Királyhaza und Szatmár-Németi—Nagy-Bánya abzweigende und diese über Erdöd, Szakasz und die Gemarkung der Gemeinde Kraszna-Béltek in der Station Akos mit der Linie Nagy-Károly—Zilah verbindende normalspurige Localbahn, neuerdings auf die Dauer eines Jahres.

Strassenbahn zum neuen Budapester Centralfriedhof nächst Kerepes. (Zulässigkeit der provisorischen Herstellung einer Oberleitung für den in Aussicht genommenen elektrischen Betrieb.) Am 26. Jänner fand im kgl. ungar. Handelsministerium unter Vorsitz des Staatssecretärs Reiszig eine Enquêteverhandlung statt, in welcher die Frage in Erörterung gezogen wurde, ob es zulässig sei, in der noch im Bereiche der Stadt gelegenen Volkstheatergasse die Leitung des elektrischen Stromes zum Betriebe der der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe gehörenden, derzeit mit Dampfkraft betriebenen Strassenbahn zum Budapester Centralfriedhofe nächst Kerepes als Hochleitung auf Ständern zu führen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8), nachdem im Principe ausgesprochen wurde, dass die Aufstellung von Hochleitungen im Bereiche der Hauptstadt unzulässig und für elektrisch betriebene Bahnen ausschliesslich nur die Untergrundleitung zulässig sei. Die Conferenz, an der Vertreter des kgl. ungar. Ministeriums des Innern, des Handelsministeriums,

der Commune, des hauptstädtischen Baurathes und der Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe theilnahmen, sprach sich dafür aus, ausnahmsweise und jedenfalls für nur provisorische Dauer, die Hochleitung zu gestatten, um die je frühere Umwandlung dieser Bahn auf elektrischen Betrieb zu ermöglichen, dass aber diese Arbeit jedenfalls im Frühjahre zu beginnen und rasch durchzuführen sei.

Kaschauer Strassenbahn. (Aufnahme des Locomotiv-Betriebes.) Am 24. Jänner fand in Kaschau die commissionelle Befahrung der Linien der Kaschauer Strassenbahn mit einer Locomotive (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 113, 120 und 146 ex 1892) statt. In Folge des zufriedenstellenden Resultates dieser Probefahrt wurde die Zulässigkeit des Dampfbetriebes, vorläufig für Frachtenbeförderung, zuerkannt und die Aufnahme des Dampfbetriebes, nach erfolgter Behebung einiger geringfügiger Anstände, gestattet. Der Bau der Fortsetzung der Kaschauer Strassenbahn bis in das Csermelythal (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 113 ex 1892) wird im Frühjahre begonnen werden.

Ausland.

Deutsches Reich. (Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in Elsass-Lothringen.) Die Gesammtlänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen in Elsass-Lothringen belief sich am Schlusse des Rechnungsjahres 1891/92 auf 1408·89 km mit normaler Spurweite und 160·99 km mit schmaler Spurweite, in Summa sohin auf 1569·88 km; von denselben gehörten 1414·45 km den Reichseisenbahnen, 10·69 km der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft, 11·74 km der Pfälzischen Eisenbahn, und 133 km verschiedenen Privatgesellschaften. Die Gesammtlänge der von den Reichseisenbahnen für Rechnung des Reiches betriebenen Bahnstrecken betrug 1418·04 km normalspurige und 27·99 km schmalspurige Strecken, und die Länge der zweigeleisigen Strecken einschliesslich der gepachteten Strecke von der Reichsgrenze bei St. Ludwig bis Basel 652·67 km.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Meppen nach Haselünne.) Dem Kreisausschusse des Kreises Meppen wurde seitens des kgl. preuss. Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Meppen nach Haselünne ertheilt.

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Görlitz über Doebschütz und Krischa bis zur Landesgrenze.) Einem in Görlitz zusammengetretenen Comité ist seitens des kgl. preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Erlaubniss zur Vornahme der allgemeinen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Görlitz über Doebschütz und Krischa nach der Landesgrenze in der Richtung auf Weissenberg mit Abzweigung von Doebschütz über Petershain nach Rietschen ertheilt worden.

Baden. (Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Ergebnisse im Jahre 1891.) Nach dem im Auftrage des Grossh. Ministeriums der Finanzen von der General-Direction der Badischen Staatseisenbahnen kürzlich herausgegebenen Berichte über die Eisenbahnen und die Dampfschiffahrt im Jahre 1891 besass das Netz der am Ende des genannten Jahres auf badischem Gebiete im Betriebe gestandenen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen eine Ausdehnung von 1483·03 km, wovon 1285·63 km dem badischen Staate, 70 79 km badischen Gemeinden und Gesellschaften, und 126·61 km benachbarten Staaten und Eisenbahn-Gesellschaften angehörten; ferner 1453·98 km, und zwar 1383·19 km Staatsbahnen und 70·79 km Privatbahnen von der General-Direction der Badischen Staatseisenbahnen verwaltet und betrieben wurden. Das auf die Herstellung und Einrichtung der Badischen Staatseisenbahnen, sowie der im Betriebe derselben befindlichen Privatbahnen bis Ende 1891 verwendete Anlagecapital belief sich für erstere auf 439,455.011 Mk., für letztere auf 6,995.922 Mk., daher im Ganzen auf 446,450.933 Mk., während das der Verzinsung unterliegende Anlagecapital der ersteren 437,030.678 Mk., das der letzteren 6,995.224 Mk., somit zusammengenommen 444,025.902 Mk. ausmachte. Die in Rede stehenden Staats- und Privatbahnen verfügten im Jahre 1891 über einen Fahrbetriebsmittelstand von 526 Locomotiven, 1322 Personen- und 8856 Lastwagen, mittelst welchen 20,711.032 Personen und 7,783.452 t Gepäck und Güter auf durchschnittlich 20·25, bezw. 73·68 km Weglänge (gegen 20·76, bezw. 75·89 km im Vorjahre) befördert wurden. Die Einnahmen hiefür betrugen 43,024.142 Mk., und zwar die aus dem Personenverkehre 14,650.607 Mk., und die aus dem Gepäcks- und Güterverkehre 28,373.535 Mk., während sich das Gesammterträgniss aus dem Eisenbahnbetriebe auf 46,020.193 Mk. belief, wovon 32,768.516 Mk. oder 71·20 pCt. (gegen 61·18 pCt. im Vorjahre) zur Bestreitung der Betriebsausgaben verwendet wurden und 13,251.677 Mk., das sind 2·98 pCt. des zinsenberechtigten Anlagecapitals (gegen 4·07 pCt. im Jahre 1890), als Einnahmenüberschuss des Gegenstandsjahres verblieben. Am Gesammtbetrage desselben participirten die Staatsbahnen mit 12,844.969 Mk. und die Privatbahnen mit 406.708 Mk. Im Vergleiche zu den analogen Ergebnissen des Vorjahres zeigt sich, dass die Zahl der im Berichtsjahre beförderten Personen um 1·16 pCt., die Tonnenzahl der beförderten Güter um 5·99 pCt., die Gesammteinnahme um 0·12 pCt. und die Gesammtausgabe um 16·51 pCt. zugenommen, hingegen aber der Einnahmenüberschuss um 25·73 pCt. abgenommen hat. Auf den Badischen Staats- und Privateisenbahnen ereigneten sich im Laufe des Berichtsjahres 15 Entgleisungen und Zusammenstösse, anlässlich welcher 9 Bahnbedienstete und 17 fremde Personen getödtet und 46 Bahnbedienstete und 16 andere Personen verletzt wurden. — Von den im Jahre 1891 auf dem Bodensee in Verwendung gestandenen 8 Dampfschiffen befanden sich je 3 an 47, je 4 an 176, je 5 an 40, je 6 an 91 und je 7 an 11 Tagen im Dienste; dieselben legten zusammengenommen 190.526 km (gegen 192.882 km im Vorjahre) zurück. Mit diesen Schiffen sind 261.244 Reisende, 20.365 Stück Gepäck, 6034 Thiere und 48.412 t Güter aller Art befördert worden. Die Gesammteinnahme des Gegenstandsjahres belief sich auf 313.860 Mk., während zur Bestreitung der Ausgaben 348·113 Mk., somit um 34.253 Mk. mehr als die Einnahmen betrugen, erforderlich waren.

Italien. (Eisenbahn Rezzato-Vobarno.) Dem „Giornale dei Lavori Pubblici e delle Strade ferrate" entnehmen wir, dass die Firma Migliavasca & Comp., Eisengewerke in Vobarno, dem Ministerium für öffentliche Arbeiten ein Gesuch um die Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Localbahn von Rezzato, Station der Linie Brescia—Verona, nach Vobarno, 36 km lang, vorgelegt hat. Diese Localbahn soll möglichst nahe an den bedeutenderen Ortschaften des Chiesethales vorbeiführen und alle industriellen Etablissements berühren. — Die Maximalsteigung würde 18 pro mille, der Minimal-Curvenradius 250 m betragen. Die Kosten sind auf 1.500.000 L. veranschlagt, in welchem Betrage jedoch das rollende Materiale nicht miteinbegriffen ist. Die Linie würde von der Station Rezzato der Eisenbahn Brescia-Verona ausgehen und, durchwegs auf eigenem Grunde laufend, zunächst die bedeutende Ortschaft Gavardo erreichen, sonach nahe an der Baumwollspinnerei Bostona vorbeiführen und hierauf die Ortschaft Villanova berühren, wo sich die Baumwollspinnerei Ottolini befindet. Von hier aus zöge sich die Linie gegen Tormini, wo eine Station für die Riviera des Gardasees und Saló projectirt ist. Von da würde die Linie östlich von Pompignino bis nach den Eisenwerken von Vobarno führen.

— (Eisenbahn Aulla-Lucca.) Die staatstechnische Direction für die Eisenbahn Lucca-Aulla hat der Regierung das Project für die vierte Strecke dieser Linie, Ponte di Campia—Castelnuovo di Garfagnana, 8412·27 m lang, zur Genehmigung vorgelegt. Die Kosten werden 4,640.000 L. betragen.

— (Eisenbahn Sassuolo—Modena—Mirandola—San Felice—Finale.) Die Verwaltung dieser Eisenbahn hat um die Ermächtigung angesucht, zwischen Sassuolo und Modena Schwergewichtszüge, und zwar sowohl zum Transporte von Material für die Bahnerhaltung, als auch zum Transporte von Frachten einzuführen. Die Verwaltung erklärt sich bereit, dieselben Bedingungen zu erfüllen und die nämlichen Vorsichtsmassregeln zu beobachten, welche der Eisenbahn Nord-Milano vom Ministerium für öffentliche Arbeiten auferlegt wurden. Nachdem die diesbezüglich vorgenommenen Experimente von sehr gutem Erfolge begleitet waren, so dürfte die erbetene Ermächtigung in Bälde ertheilt werden.

— (Centralapparate und Blocksystem auf der Linie Genua—Sarzana.) Das Obere Comité der Eisenbahnen hat das von der Mittelmeerbahn vorgelegte Project für die Einführung von Centralapparaten auf der Linie Genua—Sarzana (Vezzano ausgenommen) und des Blocksystems Hodgson in allen Stationen mit einigen Aenderungen genehmigt. Die Kosten werden sich auf 798.000 L. belaufen.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) Während der ersten fünf Monate des laufenden Betriebsjahres, d. i. vom 1. Juli bis Ende November v. J., haben die das Mittelmeernetz bildenden Linien eine Gesammteinnahme von 53,288.420·60 L. abgeworfen. Hievon entfallen 9,950.160·80 L. auf den Monat November und 43,338.259·80 L. auf die vorhergehenden Monate. Auf das Haupt- und das Secundärnetz vertheilen sich die Ein-

nahmen folgendermassen: Hauptnetz 51,124.855·87 L., Secundärnetz 2,163.564·73 L. Die Länge des Mittelmeernetzes betrug am 1. December v. J. 5098 km (Hauptnetz 4191 km, Secundärnetz 907 km).

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Die Einnahmen der das Adriatische Netz bildenden Linien haben in den ersten fünf Monaten des laufenden Betriebsjahres, d. i. vom 1. Juli bis letzten November v. J., 49,451.909·40 L. betragen, wovon 9,186.655·77 L. auf den Monat November und 40,265.253·63 L. auf die vorhergehenden Monate entfallen. Diese Einnahmen vertheilen sich auf Haupt- und Secundärnetz folgendermassen: Hanptnetz 46,316.782·25 L, Secundärnetz 3,135.127·15 L. Am 1. December v. J. betrug die Länge des Adriatischen Netzes 5346 km, wovon 4226 km das Hauptnetz und 1120 km das Secundärnetz bilden. Während des gedachten Zeitraumes hat die von der Adriatischen Eisenbahn betriebene Gardasee-Schiffahrt 103.102·31 L. abgeworfen.

Schweiz. (Pfandweise Sicherstellung eines Eisenbahnanlehens.) Der Verwaltnngsrath der Regionalbahn Neuchâtel—Cortaillod—Boudry ist nm die Bewilligung eingeschritten, auf seiner 11·145 km langen Linie von Neuchâtel nach Boudry sammt Betriebsmaterial und Zubehörden eine Anleihe im Betrage von 2000 Frcs. aufzunehmen und im 1. Range sicherzustellen. Das Anleihen soll zur betriebstüchtigen Vollendung der Bahn, znr Bildung eines Betriebsfonds und zur Deckung von allfällig später noch nöthig werdenden Ausgaben verwendet werden.

— (Beitritt der Rorschach-Heidenbahn und der Silthalbahn zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.) Mit dem 31. Jänner ist das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr auch für die Rorschach-Heidenbahn und für die Silthalbahn in Kraft getreten.

— (Fristverlängerung zur Einreichung der Vorlagen für eine elektrische Eisenbahn von St. Moritz nach Pontresina.) Die in der Concession vom 20. December 1890 für eine elektrische Eisenbahn von St. Moritz nach Pontresina festgesetzte Frist zur Einreichung der finanziellen nnd technischen Vorlagen, sowie der Statuten der Gesellschaft wurde bis znm 20. December 1894 verlängert.

— (Stationsnamenänderungen.) Die Namen der im Gebiete der Stadt Zürich liegenden Eisenbahn- und Dampfbootstationen sind mit 1. Jänner wie folgt abgeändert worden:

1. Sihlthalbahn: Zürich-Selnau (wie bisher), Zürich-Giesshübel (bisher Wiedikon S.T.B.), Zürich-Brunau (bisher Brunau), Zürich-Manegg (bisher Spinnerei Wolishofen) und Zürich-Leimbach (bisher Leimbach).
2. Nordostbahn: Zürich-Hauptbahnhof oder Zürich. Linksufrige Seebahn: Zürich-Wiedikon (bisher Wiedikon-Aussersihl), Zürich-Enge (bisher Enge) und Zürich-Wollishofen (bisher Wollishofen). Dampfbootstationen: Zürich-Stadthausplatz (bisher Bahnhofstrasse), Zürich-Utoquai (bisher Tonhalle) nnd Zürich-Seefeldquai (bisher Riesbach-Neumünster).

Die erforderlichen Aenderungen sind in den Fahrplänen mit 1. Jnni 1893 und in den Tarifen etc. spätestens mit 1. Jänner 1894 durchzuführen.

— (Stationsnamenänderung.) Das schweizerische Eisenbahn-Departement hat die Jura-Simplonbahn eingeladen, den Stationsnamen Konolfingen in „Konolfingen-Stalden" abzuändern.

Spanien. (Eröffnnng neuer Bahnstrecken.) Am 6. October wurde die Zahnradbahn Monistrol—Montserrat, welche die Stadt nnd den Bahnhof Monistrol (Station der Linie Barcelona—Saragossa) mit dem Kloster Montserrat verbindet und bei welcher die Abt'sche Zahnstange verwendet wird, eröffnet. Am 26. November 1892 wurde die 176 km lange Eisenbahn Bobadilla-Algeciras dem öffentlichen Verkehre übergeben; dieselbe hat in Bobadilla Anschlnss an die Linie Madrid—Cordova—Bobadilla—Malaga der Andalnsischen Eisenbahn und führt zur Bucht von Algeciras, gegenüber von Gibraltar; die Bahngesellschaft hat einen eigenen Salondampfer in Dienst gestellt, welcher die Verbindnng von Algeciras mit dem etwa 6 km entfernten Gibraltar vermittelt. Ferner gelangten im November 1892 die 45, bezw. 31 km langen Theilstrecken Valmaseda—Espinosa de los Monteros und La Robla-Bonarr der Kohlenbahn La Robla-Valmaseda zur Eröffnnng.

Schiffahrt.

Schiffsseile. (Erprobung der Festigkeit.) Ueber die Festigkeitseigenschaften der Schiffsseile lagen bisher verhältnissmässig wenig Erfahrungen vor. Prof. Kirsch am k. k. technologischen Gewerbemuseum stellte 200 diesbezügliche Versuche an und gelangte hiebei zu nachstehenden Ergebnissen. Die absolute Festigkeit per 1 mm² des umschriebenen Kreises beträgt durchschnittlich beim Kabel 3·7 kg und bei der Teossa 6·6 kg. Die Theerung der Seile ist von ungünstigem Einflusse auf die Festigkeit, wogegen die Anwendung von Einlagen bei Seilen von mehr als drei Litzen vortheilhaft ist. Hartgeschlagene Seile dehnen sich in geringerem Grade als weichgeschlagene. Auch der Drall und die Anzahl der Litzen sind von Bedeutung: ein Seil von 26 Windungen per 1 m hatte 7·66 kg, eines von 25 Windungen per 1 m nur 7·55 kg absolute Festigkeit; dieselbe betrug bei einem Seile aus 4 Litzen 6·34 kg und bei einem aus 3 Litzen 6·95 kg.

[Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereines.]

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnengehalt ist am 3. Jänner mit 25 Passagieren und 1072 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz, sowie 3000 Stück Bauholz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 135 Colli Bier, 65 Colli Esswaaren, 210 Colli Mehl, 115 Colli Erdäpfel, 146 Colli Zucker; nach Soerabaya 160 Colli Mehl; nach Samarang 25 Colli Mehl; nach Padang 100 Colli Bier, 50 Colli Mehl; nach Suez 44 Colli Bier, 32 Colli Zucker; nach Gedda 60 Colli Zündhölzchen, 900 Colli Zucker, 65 Colli Papier, 26 Colli Esswaaren; nach Suakim 150 Colli Zucker; nach Aden 29 Colli Papier, 31 Colli Esswaaren, 60 Colli Garne, 144 Colli Mehl, 25 Colli Erdäpfel, 57 Colli chemische Producte, 300 Colli Zucker, 1800 Stück Bretter, 700 Stück Staffeln, 500 Stück Träme; nach Zanzibar 20 Colli Bier, 45 Colli Mehl; nach Mozambique 20 Colli Mehl; nach Massaua 40 Colli Bier; nach Bombay 55 Colli Knöpfe, 1160 Colli Papier, 60 Colli Spielkarten, 20 Colli Muster, 808 Colli Farben, 108 Colli Baumwollwaaren, 49 Colli Kurzwaaren, 150 Colli Quecksilber, 161 Colli Manufacte, 94 Colli Holzwaaren, 1546 Colli Metallwaaren, 381 Colli Seife, 345 Colli Glasperlen, 200 Colli Talgstein, 1400 Colli Zucker, 246 Colli Glaswaaren; nach Bagdad 30 Colli Bier, 100 Colli Papier, 24 Colli Manufacte; nach Kurrachee 23 Colli Papier; nach Bassorah 133 Colli Papier; nach Madras 36 Colli Papier, 58 Colli Glasperlen; nach Calcutta 20 Colli Metallwaaren, 89 Colli Glasperlen; nach Rangoon 28 Colli Metallwaaren; nach Batavia 64 Colli Papier; nach Padang 51 Colli Mehl. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 541.437 fl. ö. W.

Dock-Unternehmung in Fiume. (Constituirende Generalversammlung.) Am 31. Jänner l. J. fand in Fiume die constituirende Generalversammlung der „Fiumauer Dock-Unternehmung" statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39 ex 1892). Zum Präsidenten wurde Arthur Steinacker und zum Vicepräsidenten der Kieler Grosshändler und Rheder George Howaldt gewählt.

Deutsches Reich. (Verkehr auf den Wasserstrassen Berlins im Jahre 1892.) Der Verkehr auf den Wasserstrassen Berlins im Jahre 1892 zeigt, wie wir dem „Centr.-Bl. d. Bauv." entnehmen, gegenüber den Vorjahren eine nicht unerhebliche Abnahme, und zwar sowohl bezüglich der angekommenen als auch der durchgehenden und abgegangenen Fahrzeuge.

Das Gesammtgewicht betrug in Tonnen:

	1885	1887	1889	1891	1892
durchgehende	308.883	344.707	283.667	427.587	360.530
angekommene	3,426.415	4,228.170	4,351.550	4,777.073	4,231.728
abgegangene	314.613	355.595	327.538	396.668	395.792

Die Anzahl der Schiffe betrug:

	1885	1887	1889	1891	1892
durchgehende	4.016	4.270	3.083	4.215	4.395
angekommene	41.359	49.168	44.737	46.599	42.427
abgegangene	40.980	48.935	44.310	45.754	42.003

Unter den angekommenen Schiffen befanden sich 3505 Personen-Dampfschiffe, 3765 Schleppdampfer (gegenüber 2724 im Jahre 1891), 155 Tau- (Ketten-) Schiffe, 621 Güter-Dampfschiffe (davon 31 unbeladen) mit einer Tragfähigkeit von 77.310 t, beladen mit 46.803 t Güter, ferner 34.381 Segelschiffe (davon 2657 nnbeladen) mit einer Tragfähigkeit von 4,548.371 t, beladen mit 4,184.924 t Güter. Unter den abgegangenen Schiffen waren

3505 Personendampfer, 3752 Schleppdampfer, 155 Tau- (Ketten-) Schiffe, 584 Güter-Dampfschiffe (davon 87 unbeladen) mit 33.944 t Güter, ferner 34.007 Segelschiffe (davon 29.795 unbeladen) mit 361.848 t Güter (gegenüber 356.577 t im Jahre 1891). Unter den durchgehenden Schiffen waren 8 Dampfer mit 743 t Güter, 4234 Segelschiffe (davon 1516 unbeladen) mit 539.888 t Güter. Die Verwendung von Schleppdampfern hat eine sehr erhebliche Steigerung, etwa 40 v. H., erfahren.

An Flössen sind

	durchgefahren		angekommen	
	Anzahl der Flösse	Tonnengehalt	Anzahl der Flösse	Tonnengehalt
1890	. . . 252	18.015	150	11.584
1891	. . . 117	9.431	133	12.986
1892	. . . 85	8.302	162	13.329

Die Ursache des verminderten Verkehres ist in dem Stocken der wirthschaftlichen Verhältniss, insbesondere in der geringeren Bauthätigkeit und in dem Auftreten der Cholera zu suchen. Die Menge der angekommen Güter hat gegenüber dem Vorjahre von 4,777.073 auf 4,231.727 oder um 545.346 t abgenommen. Thatsächlich ist der Minderbetrag, wenn nicht blos das Weichbild von Berlin, sondern auch die Vororte in Betracht gezogen werden, weniger gross, da in Charlottenburg eine gesteigerte Bauthätigkeit herrschte und deshalb muthmasslich auf den zu den Vororten gehörenden Ladestellen, die in der obigen Statistik nicht berücksichtigt werden konnten, grössere Mengen als im Vorjahre gelöscht worden sind. Dass der Rückgang ein vorübergehender sein wird, geht aus der stetigen Steigerung des Verkehres auf den Berliner Wasserstrassen während der letzten fünfzig Jahre hervor.

Preussen. (Donau — Oder-Canal.) In der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 6. Februar wurde Seitens des Abgeordneten Tschokke bei der Berathung des Etats der Bauverwaltung die Ausführung des Donau—Oder-Canales durch die österreichische und preussische Regierung befürwortet. Der Regierungsvertreter erwiderte, dass der Schwerpunkt des Unternehmens in Oesterreich liege, da auf diesen Staat die weitaus längere Canalstrecke entfalle; die Regierung glaube daher, die Anregung zur Herstellung des fraglichen Canales von österreichischer Seite abwarten zu sollen.

Sind Schiffsladungen von roher Baumwolle selbstentzündbar oder nicht? Lange Zeit waren die Seeleute des Glaubens, dass rohe Baumwolle die insbesondere für den Schiffsverkehr gefährliche Eigenschaft besässe, ohne irgend eine äussere Veranlassung in Brand zu gerathen. Dass Baumwolle leicht brennt und dass ein in den bekannten Ballen entstandenes Feuer sich selbst unter den ungünstigsten Umständen sehr lange erhalten kann, ist bekannt; es sind Fälle vorgekommen, dass Baumwollballen tage-, sogar wochenlang im Wasser auf dem Grunde der Flüsse oder des Meeres gelegen haben, um dann, heraufgebracht und geöffnet, plötzlich in hellen Flammen aufzugehen. Derlei Vorkommnisse sind allerdings sehr geeignet, die Furcht vor der Selbstentzündung der Baumwolle immer weiter zu verbreiten, umsomehr als keine Saison vergeht, in der man nicht von grossen Baumwollenbränden in Lagerschuppen oder an Bord der Schiffe gehört hätte. Die angebliche Selbstentzündbarkeit der Baumwolle suchte man dadurch zu erklären, dass durch die Fortbewegung der aus der Luft aufgenommenen Feuchtigkeit in den Capillarröhrchen Reibung und somit Wärme erzeugt wird, welche in Brand überzugehen im Stande ist. Diesen Annahmen gegenüber haben nun eingehende Untersuchungen festgestellt — was übrigens Versicherungsgesellschaften schon früher behauptet haben — dass alle Baumwollenbrände stets durch rein äusserliche Zufälligkeiten, d. h. durch Berührung der Baumwolle mit brennenden Stoffen entstanden sind, sofern dieselbe nicht mit fetten Substanzen getränkt war, und dass die ungeheure Dichtigkeit, zu welcher die Baumwolle mittels hydraulischen Druckes in Ballen zusammengepresst wird, dem einmal Fuss gefassten Feuer einen unglaublichen Schutz gegen von Aussen eindringendes Wasser gewährt. Andererseits liegt aber in der Struktur der Baumwolle die günstige Vorbedingung zum Fortglimmen des einmal hineingerathenen Funkens. Jede noch so feine Baumwollfaser zeigt sich unter starker mikroskopischer Vergrösserung als ein glattgedrückter Schlauch, welcher selbst bei der stärksten Zusammenpressung noch Luft genug enthält, um ein entstandenes Feuer ruhig und sicher weiterglimmen zu lassen, bis der geöffnete Ballen durch den vermehrten Luftzutritt hell aufflammen kann. Wenn hienach von der Selbstentzündbarkeit der Baumwolle füglich nicht mehr die Rede sein kann — wenigstens nicht mehr in dem bisher üblichen Sinne — so ist sie in dem vorerwähnten besonderen Falle — wenn nämlich die Baumwolle mit fetten Stoffen durchtränkt ist — dennoch möglich. Diese Stoffe verdichten den Sauerstoff der Luft in den Ballen so stark, dass hiedurch Wärme entsteht, welche zur Entzündung der so sehr porösen Baumwolle führen kann. Mit vollem Rechte ist daher an Bord der Schiffe die grösste Sorgfalt in der Behandlung der fettigen baumwollenen Putzlappen anzuempfehlen. Für den Seemann alt Frachtführer ergibt sich aus den obigen Ausführungen die Lehre, dass er die Bauwolle als solche ihrer Entzündbarkeit halber nicht zu fürchten hat, dass er sich aber wohl hüten muss, die Baumwolle — wie dies leider häufig genug geschieht — mit Talg, Oel, Oelkuchen und anderen Fetten zusammen zu verstauen. [„Hansa".]

Frankreich. (Schiffahrts- und Schiffbauprämien.) Der Senat hat das Gesetz, betreffend die Handelsmarine angenommen; die Promulgirung dieses Gesetzes steht demnach in kurzer Zeit bevor. Das frühere Gesetz war im Jahre 1881 erlassen und wurde dessen Wirksamkeit bis 31. Jänner d. J. verlängert. Schon als seinerzeit das Gesetz zum ersten Male eingebracht worden war, hatten sich gewichtige Stimmen gegen den durch das Gesetz sanctionirten Protectionismus erhoben und trat die Opposition abermals hervor, als es sich um die Erneuerung des Gesetzes handelte. Die Erfolge während der Giltigkeitsdauer des Gesetzes scheinen jedoch eine im Allgemeinen günstigere Stimmung hervorgebracht zu haben. Den Text des Gesetzes werden wir nach erfolgter Promulgirung bringen.

Bulgarien. (Hafenbauten.) Die am Schlusse des vorigen Jahres gemachte Bulgarische Anleihe, welche 142,780.000 Francs beträgt und in den Jahren 1893 bis incl. 1898 getilgt werden soll, wird nicht nur für Eisenbahn- sondern auch für Hafenbauten verwendet werden. Vor Allem ist die Herstellung von Häfen in Burgas und Varna — den zwei für den Export Bulgariens wichtigstens Küstenpunkten — in Aussicht genommen; später sollen auch die Donau-Umschlagsplätze Rustschuk, Sistow, Silistria, Turtukai und Nikopolis, welche von grosser Bedeutung für den Kornhandel Bulgariens sind, ebenso wie die genannten Häfen mit Quaianlagen, Getreidespeichern und Ladevorrichtungen ausgestattet werden. Im Jahre 1893 wird nebst der nach Küstendje führenden Bahn der Hafen von Burgas in Angriff genommen, wogegen im Jahre 1894 der Bau der ungefähr 550 km langen Eisenbahnlinie zwischen Kospetschan und Sofia, sowie der Bau des Hafens von Varna begonnen werden soll. Die Offertverhandlung, betreffend die Vergebung der Hafenbauarbeiten in Burgas, wird am 13. März stattfinden; die Concurrenz scheint eine sehr rege werden zu wollen, da bereits über 60 Anmeldungen von Unternehmern, Banken etc. aus verschiedenen Ländern (Oesterreich, Deutschland, England, Frankreich, Italien u. s. f.) ber bulgarischen Regierung zugekommen sind. Die Baukosten betragen im Ganzen 7,553.900 Frcs.; hievon entfallen für hydraulische Arbeiten 5,067.100 Frcs. und für das Kornmagazin 2,486.800 Frcs.

Griechenland. (Die Durchstechung der Landenge von Korinth) mittelst eines 6·3 km langen, 22 m breiten und 8 m tiefen Canales sollte mit Ende des Jahres 1891 vollendet sein. Durch das Scheitern des Panama-Unternehmens gerieth auch das korinthische ins Stocken, da es nicht gelungen war, durch Beschaffung einer internationalen Garantie die Ausführung des letzteren zu sichern. Nachdem auch die griechische Regierung keine Garantie übernehmen wollte, wurde die französische Gesellschaft, welche seitens der genannten Regierung die Concession zum Baue des Canales von Korinth erhielt, am 12. Februar 1891 aufgelöst. Bevor dies aber geschah, hatte Griechenland schon im Jahre 1890 mit einer einheimischen Gesellschaft einen Vertrag geschlossen, wonach derselben alle Rechte und Verpflichtungen der aufgelösten Canalbau-Gesellschaft übertragen worden sind. Die neue Gesellschaft musste sich hiebei verbindlich machen, die Arbeiten spätestens bis zum 31. December 1893 zu vollenden. Die Einhaltung dieses Termines soll nach neueren Nachrichten zweifellos sein. Es wird berichtet, dass die Canalsohle nahezu gänzlich freigelegt ist und die beiderseitigen Ufermauern fast fertiggestellt sind, mit welchen man den Canal durchwegs wegen der lockeren Bodenbeschaffenheit der Böschungen einfassen musste. Der Verkehr auf dem Canale dürfte sich voraussichtlich nicht besonders rege gestalten, da derselbe eigentlich nur jenen Schiffen eine erheblichere Wegkürzung gewähren wird, welche aus den Häfen des Adriatischen Meeres kommen, beziehungsweise dorthin gehen. Von Schiffen anderer Provenienz wird der Weg durch den Canal wohl nur dann gewählt werden, wenn es sich darum handeln wird, das bei stürmischem Wetter gefährliche Cap Matagon zu vermeiden.

England. (Telegraphische Verbindung der Leuchtthürme und Leuchtschiffe mit dem Festlande.) Die zum Zwecke des Studiums dieser Frage eingesetzte königliche

Commission hat nunmehr ihren Bericht vollendet. Darin wird die Zweckmässigkeit anerkannt, die exponirten Punkte, wie es die Leuchtthürme und Leuchtschiffe sind, mittelst Anschluss an das Telegraphennetz des vereinigten Königreiches mit denjenigen Orten in Verbindung zu setzen, in welchen Rettungsstationen sich befinden. Die Seeleuchten, auf welchen ein regelmässiger Inspectionsdienst bei Tag und Nacht die Möglichkeit bietet, die Vorkommnisse auf der See zu beobachten, seien in der Lage, etwaige Schiffsunfälle zu signalisiren und auf diese Weise die Rettungsaction zu beschleunigen. Die Commission hält die Einführung der telephonischen Verbindung für zweckmässiger und auch für durchführbar. Vor Allem sollen ohne Verzug die Leuchten von Goodwin (North Sand Head), Kentish Knock, Shipwash, Hasborough, Scarwether, sämmtlich Leuchtschiffe, in das Telephonnetz eingeschaltet werden, weil man von deren Mitwirkung im Interesse des Rettungswesens einen günstigen Erfolg erwartet. Jedes dieser Leuchtschiffe befindet sich in einer einen weiten Ausblick gestattenden Lage und gerade in Gewässern, in welchen sich die meisten Seeunfälle ergeben haben. Das Goodwiner Leuchtschiff g. 6 hat einen weiten Ausblick auf die Verkehrsstrasse durch den Canal von Dover. Innerhalb seines Aufsichtsrayon wurden in den 10 Jahren vor 1891 nicht weniger als 122 Strandungsfälle verzeichnet. Das Leuchtschiff von Kentish Knock beherrscht die Einfahrt der Themse und sind auch die übrigen in Betracht gezogenen Leuchtschiffe an solchen Uebersichtspunkten gelegen. Nach diesen Seeleuchten sollen nach dem von der Commission aufgestellten Programme die Gunfleetleuchte, ferner in nächster Zeit 19 Leuchten der Festlandsküste die Telephonverbindung erhalten. Die Commission beabsichtigt, in der guten Jahreszeit noch eine Inspectionsreise vorzunehmen und darnach ihren Bericht entsprechend zu ergänzen.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz.

Monat Jänner 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner 1893	Stand am letzten Jänner 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	1753·965	743·73	357·355	2140·34
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	207·17	437·08	—	644·25
Roggen	251·42	101 25	53 42	299 25
Gerste	105·00	—	—	105·00
Hafer	612·88	100·80	16·79	696·89
Mehl	215·25	104·50	225·905	93·845
Reis	103 28	—	32·89	70·39
Zucker	34·585	0·10	28·35	6·335
Diverse Waaren . .	8·06	—	—	8·06
Zwilche	216·32	—	—	216·32

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner 1893	Stand am letzten Jänner 1893
Lagerscheine:				
Stück	13	1	4	10
Versicherungswerth ö.W. fl.	20.620·—	850·—	5.080·—	16.390·—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	6	1	2	5
Versicherungswerth ö.W. fl.	13.510·—	850·—	2.330·—	12.030·—
Lombardbetrag „ „	8.100·—	500·—	1.688·—	6.912·—

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat Jänner 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner 1893	Stand am letzten Jänner 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	52.456	26.223	11.915	66.764
Darunter wichtigste Waaren:				
Wein	8.495	5.995	1.121	13.369
Zucker	13.620	15.990	5.096	24.514
Spiritus	6.363	170	131	6.402
Diverse Waaren . .	3.573	621	646	3.548

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner 1893	Stand am letzten Jänner 1893
Lagerscheine:				
Stück	5	—	—	5
Versicherungswerth ö.W. fl.	8.600	—	—	8.600
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . „ „	3.300	—	—	3.300

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat Jänner 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Jänner 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Jänner 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Jänner 1893	Stand am letzten Jänner 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	97.363	215	23.038	74.540
Darunter wichtigste Waaren:				
Hafer	11.387	73	6.275	5.185
Mais	13.963	—	859	13.104
Korn	28.264	—	4.050	24.214
Hirse	8.529	—	267	8.262
Weizen	30.302	—	11.098	19.204

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Jänner 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Jänner 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Jänner 1893	Stand am letzten Jänner 1893
Lagerscheine:				
Stück	21	10	10	21
Versicherungswerth ö.W. fl.	239.990	65.720	99.420	206.290
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag . . „ „	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Jänner 1893				Jänner 1892			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	364.598	46.258	118.032	292.824	426.830	95.297	161.688	360.439
Darunter:								
Weizen	61.475	7.042	16.980	51.537	125.960	18.908	51.399	93.469
Roggen	30.805	5.257	11.528	24.534	68.741	12.363	24.253	56.851
Gerste	54.896	3.904	13.023	45.777	66.590	13.719	11.417	68.892
Hafer	69.483	874	32.395	37.962	57.651	3.232	28.149	32.734
Mais	59.737	8.794	19.884	48.647	13.171	16.117	19.800	9.488
Hirse	10.378	451	1.632	9.197	10.275	1.973	2.800	9.448
Bohnen	20.546	1.306	4.220	17.632	21.876	2.095	3.900	20.071
Erbsen	1.475	1.014	779	1.710	970	201	567	604
Malz	2.569	203	498	2.274	675	1.059	422	1.312
Raps	17.083	65	5.028	12.120	21.720	6.618	5.663	22.675
Hanfsamen	1.918	577	396	2.099	868	507	596	779
Wicken	2.309	401	568	2.142	2.432	1.390	1.115	2.707
Mehl	5.636	5.425	3.338	7.723	5.301	2.520	2.971	4.850
Kleie	3.929	4.330	2.431	5.828	4.056	3.065	210	6.911
	342.239	39.643	112.700	269.182	400.286	83.767	153.262	330.791
Spiritus	5.260	—	51	5.209	—	100	—	100
Zucker	2.643	302	1.491	1.454	2.111	2.415	1.081	3.445
Wein	3.455	1.671	643	4.483	8.778	3.520	2.144	10.154
Oele und Fette	1.232	715	746	1.201	1.758	478	220	2.016
Sonstige Waaren	9.769	3.927	2.401	11.295	13.897	5.017	4.981	13.933
Mittlere Tagesbewegung . .	6.572 Meter-Centner				10.708 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	3,246.760	436.890	943.120	2,740.530	4,896.505	959.050	1,483.165	4,372.390

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	110	17	37	90	195	43	44	194
Versicherungswerth . . fl.	710.910·—	87.310·—	254.280·—	543.940·—	1,102.880·—	225.310·—	266.970·—	1,061.220·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	22	5	5	22	69	15	13	71
Versicherungswerth . . fl.	150.850·—	33.500·—	30.700·—	153.650·—	377.110·—	112.960·—	75.720·—	414.350·—
Lombardbetrag . . . . fl.	88.730·05	19.339·33	18.700·—	89.369·38	244.962·83	70.637·50	49.516·10	266.084·23

Verschiedene Mittheilungen.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 26. Jänner fand in Salzburg die diesjährige V. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft statt und waren bei derselben 10 Actionäre anwesend, welche im Ganzen 235 Stimmen und ein Actiencapital von fl. 236.600 vertraten. Als erster Gegenstand der Tagesordnung figurirte der Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes und der Rechnungsabschluss pro 1892. Nach Inhalt des letzteren ergibt sich ein Reinertrag von fl. 40.174·15. Die sohin vom Verwaltungsrathe beantragte Vertheilung einer Dividende von 6 Percent für das erste Actiencapital wurde Seitens der Generalversammlung genehmigt. Die Auszahlung dieser Dividende erfolgt vom 1. Februar an. An Stelle der Verwaltungsräthe Petu und Kuhn, welche aus der Verwaltung ausgetreten sind, wurden Bankier Kanitz in Wien und Sigmund Thalberg, Procurist der Firma Kohn in Wien, in den Verwaltungsrath gewählt; die bisherigen Verwaltungsräthe Ströhler und Werner wurden wiedergewählt; ferner wurden zu Revisoren gewählt: Bahninspector Hersain und pens. Steuer-Inspector Eberle, als Ersatzmann Carl Bergmann. Bei der hierauf folgenden Verwaltungsraths-Sitzung wurde General-Consul Eugen Landau zum Präsidenten und Director Ströhler zum Vicepräsidenten der Gesellschaft gewählt.

Verlosungen.

Am 31. December:

Kolomeaer Localbahnen. Prioritäts-Actien (Rückzahlung am 1. Juli).

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów). Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 2. Jänner:

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. April).

Grosswardein-Belenyes-Vaskoher Eisenbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Steiermärkisches Landeseisenbahn-Anlehen, I. Serie (Rückzahlung ab 1. April).

Szamosthal-Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Swolenowes-Smečnaer Eisenbahn. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 3. Jänner:

Popradthaler Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 16. Jänner:

Marmaroser Salzbahn. $4^1/_2$ pCt. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ab 1. Februar:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten vom Jahre 1887 (Rückzahlung ab 1. Mai).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Tarif-Berichtigung.

Der im Nachtrag I zum Tarife für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr auf Seite 16 in der Relation Zieditz-Treuen irrthümlich mit Rm. 42·3 angesetzte Frachtsatz beträgt richtig **Rm. 36·2** pro 10.000 kg.

Wien, am 7. Februar 1893. [124]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Wien.

Die Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für alle in der Station Wien angelangten und im gedeckten Raum einzulagernden Frachtgüter auf Einen Tag wurde mit Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 4. Februar 1893, Z. 3100/III, genehmigt.

Wien, am 8. Februar 1893. [125]

Kohlenverkehr von Dombrau und Karwin nach Belgrad.

Einführung directer Frachtsätze nach Belgrad.

Mit Giltigkeit vom 20. Februar 1893 treten für Kohlentransporte bei Aufgabe in Wagenladungen und Einhaltung der in dem vom 1. März 1892 giltigen Ausnahmetarife, Heft 2, des Oesterreichisch-Ungarischen Kohlenverkehres, enthaltenen „Allgemeinen Bestimmungen“, folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis zur tarifmässigen Durchführung spätestens bis Ende 1893 in Kraft.

	Nach Belgrad loco	Nach Belgrad transit
	in Francs	in Francs
Von Dombrau	2.12	2.07
„ Karwin	2.09	2.04

Budapest, am 7. Februar 1893. [126]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Reexpedition in Ala.

Von nun an bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, können Blechgeschirr-Transporte, welche auf Grund des ermässigten Frachtsatzes im Ausnahmetarife Nr. 14 des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehres in Brünn mit der Bestimmung nach Italien via Peri zur Aufgabe gelangen, und für welche auf Grund der Instradirungsvorschriften des Tarifes vom 1. October 1887 für den bezeichneten Güterverkehr die Instradirung via Peri zu erfolgen hat, in der Station Ala unter Beobachtung besonderer Bedingungen zur Reexpedition gelangen.

Parteien, welche auf das Zugeständniss reflectiren, müssen sich wegen Bekanntgabe dieser besonderen Bedingungen mit der gefertigten Verwaltung ins Einvernehmen setzen.

Wien, am 3. Februar 1893. [127]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Hinausgabe eines Berichtigungsblattes zum Nachtrag V zu dem vom 1. Juli 1890 giltigen Localtarife.

Mit 1. Februar 1893 ist ein Berichtigungsblatt zum Nachtrag V zu dem vom 1. Juli 1890 giltigen Localtarife in Kraft getreten.

Dasselbe enthält Aenderungen der Verkaufspreise der Formulare zu Frachtbriefen in Ungarn und Berichtigungen des Verzeichnisses jener Stationen, in welchen beladene oder leere Möbeltransportwagen unbedingt oder nur bedingt auf- und abgeladen werden können, sowie jener Stationen, in welchen Brückenwaagen und Hebekrahne vorhanden sind.

Wien, am 1. Februar 1893. [128]

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Pflaumen-Tarif.) Mit Schiffahrtsbeginn 1893 tritt unter Aufhebung des bisherigen Tarifes vom 1. September 1892 ein neuer Specialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus bei Aufgabe in jedem Quantum in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze von den Stationen Brood, Siekovac, Schamatz, Županje, Brcska, Brzovopolje, Racsa, Mitrovitz, Schabatz, Obrenovatz, Belgrad, Semlin, Semendria, Dubrovitza, Cserevics, Illok, Vucovar und Essegg nach Budapest, Pressburg, Wien (Donauquaibahnhof, Praterquai, Nordbahnlände), Nussdorf, Korneuburg, Linz, Passau und Regensburg. Von den erstellten Sätzen wird gewährt eine Refactie von 15 kr. per 100 kg, wenn ab Schiffahrtsbeginn 1893 bis 31. August d. J. nach Budapest, Pressburg, Wien, Nussdorf, Korneuburg und Linz zusammen 1000 q aufgeliefert werden, und eine Refactie von 10 Pfg. per 100 kg, wenn in derselben Zeit nach Passau und Regensburg zusammen 1000 q aufgeliefert werden.

Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen. (Frachtvergünstigungen für Ausstellungsgegenstände.) Unter den in Nr. 48 des Tarifanzeigers der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen vom 7. September 1891, S. 287, bekanntgegebenen Bedingungen können „deutsche Güter“ für die Weltausstellung in Chicago sowohl nach den Tarifen für den Bayerisch-Niederländischen Verkehr, als auch nach allen Tarifen für den Verkehr mit deutschen Bahnen — exclus. der Ausfuhrtarife für überseeische Ausfuhrgüter — unter Berechnung der halben tarifmässigen Fracht direct abgefertigt werden.

Gleiche Vergünstigung wird den österreichischen, für Chicago bestimmten Ausstellungsgütern eingeräumt, soferne dieselben in den oben genannten Verkehren abgefertigt werden und von einer Zulassungsbescheinigung der k. k. Central-Commission für die Weltausstellung in Chicago 1893 begleitet sind.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verband. (Ausnahme-Tarif für Braunkohlen.) Am 15. Februar 1893 werden die Stationen Lichtenau in Schlesien, Petershain und Pillgram des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin als Versandstationen und die Stationen Travemünde und Wandsbek der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft sowie Kaienmühle des Deutsch-

Nordischen Lloyd als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif für Braunkohlenbriquets, giltig bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 10.000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation, einbezogen. An demselben Tage gelangen Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von den Versandstationen des Directionsbezirks Berlin nach Stationen des Deutsch-Nordischen Lloyd sowie nach den Stationen Lalendorf und Waren der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn zur Einführung. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbureau der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Schlesisch - Süddeutscher Verbands - Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern, vom 1. Juni 1892. Mit Wirksamkeit vom 25. Jänner 1893 wurde der Ausnahmetarif 6 für Nessel, Garne (Twiste) aller Art (Seite 140/142 des Tarifes) in nachstehender Weise ergänzt, bezw. abgeändert:

Von und nach	Augsburg		Bamberg		Bäumenheim		Bayreuth	
	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 Kilogramm							
Mittelsteine . . .	3·85	3·38	3·19	2·79	3·79	3·33	2·51	2·20
Mittelwalde . . .	3·87	3·49	3·35	2·95	3·81	3·44	2·72	2·40
	Blaichach *)		Erlangen		Forchheim		Kaufbeuren	
	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 Kilogramm							
Mittelsteine . . .	4·77	4·17	3·17	2·78	3·28	2·87	4·25	3·70
Mittelwalde . . .	4·91	4·41	3·38	2·98	3·49	3·07	4·39	3·94
	Kempten		Kolbermoor		Kulmbach		Neuulm	
	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 Kilogramm							
Mittelsteine . . .	4·54	3·95	4·13	3·59	2·77	2·42	4·25	3·73
Mittelwalde . . .	4·68	4·19	4·27	3·83	2·93	2·58	4·27	3·84
	Oberdorf b. B. *)		Oberndorf-Schweinfurt		Schweinfurt		Sonthofen *)	
	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 Kilogramm							
Mittelsteine . . .	4·39	3·83	3·52	3·14	3·56	3·12	4·80	4·19
Mittelwalde . . .	4·53	4·07	3·74	3·30	3·72	3·28	4·94	4·43

Schlesisch - Süddeutscher Verbands - Gütertarif, Theil II, Heft Nr. 1, Verkehr mit Bayern vom 1. Juni 1892. Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1893 wird der Ausnahmetarif 9 für Glassand (Seite 148 des Tarifes) in nachstehender Weise abgeändert bezw. ergänzt:

Von	Nach Freilassing	Laufen	Salzburg
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Hohenbocka B. G. . .	1.31	1.34	1.30

In gleicher Weise werden auch im **Thüringizch-Bayerischen Gütertarif** vom 1. September 1891 für die vorgenannten Relationen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 abgeändert bezw. ergänzt.

Hannover-Bayerischer Güterverkehr. (Tarif, Heft Nr. 1, vom 1. Mai 1887.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1893 gelangt für die Beförderung von ungeleimter Holzstoffpappe ab Eisenstein nach Wellendorf ein Ausnahmefrachtsatz von Mark 3·25 pro 100 kg zur Einführung, welcher bei Aufgabe in Wagenladungen zu 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen Anwendung findet.

— (Tarif, Heft Nr. 2, vom 1. Juni 1889.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1893 gelangt für die Beförderung von ungeleimter Holzstoffpappe von Eisenstein nach Wilsnack ein Ausnahmefrachtsatz von Mark 2·63 für 100 kg zur Einführung, welcher bei Aufgabe in Wagenladungen zu 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen Anwendung findet.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Tarif, Heft Nr. 1, vom 1. November 1890.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1893 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 für ungeleimte Holzstoffpappe (Nachtrag I, Seite 26, Nachtrag VI, Seite 19, und Nachtrag VII, Seite 34) um Mark 0·09 pro 100 kg ermässigt.

— (Tarif, Heft Nr. 2, vom 1. Jänner 1891.) Mit Wirksamkeit vom 1. Februar werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 22 für ungeleimte Holzstoffpappe (Seite 288 des Tarifes)
a) nach Klingenthal um Mk. 0·20 pro 100 kg und
b) nach den übrigen einbezogenen sächsischen Stationen, ausnahmlich Chemnitz um je Mk. 0·09 pro 100 kg
ermässigt.

Die Sätze für Eisenstein—Chemnitz und Spiegelau—Chemnitz (Nachtrag VIII, Seite 16) bleiben unverändert.

Magdeburgisch-Sächsischer Personen- und Gepäcksverkehr. (Nachtrag I zum Tarife vom 1. November 1891.) Am 10. Februar 1893 tritt der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg und solchen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen vom 1. November 1891 in Kraft. Derselbe enthält von den Landes-Aufsichtsbehörden genehmigte Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und neue Tarifsätze. Nähere Auskunft ertheilt die Verkehrscontrole I der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnnng des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnnng, welche anf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Decknng der Publications- und Liqnidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer anf ein und dasselbe Zugeständniss Bezng habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
335	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Kokss	Den österreichischen Tarifstationen	Moosach, Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis znm 31. December 1893	Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahn-Verband. Theil V, Heft I vom 1. November 1890 (Böhm.-Bayer. Kohlenverkehr)		Die um 2 Markpfennige erhöhten Frachtsätze für Schleissheim		Im Kartirungswege		
336	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenschlacke aus Posit. 8, 19 des Tariftheiles I	Kimpolung Eisenan Wama Frssin a./M.	Hatna transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer des verwendeten Wagens. Aufgabe mit directen nach M.-Ostrau, Schönbrunn oder nach einer oberschlesischen Station lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	kr. 41 37 35 29	kr. 13·4 12·0 11·2 9·2	kr. 27·6 25·0 23·8 19·8	Im Kartirungswege		
337	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Gussisserne Röhren	Sayhusch-Zahlocie transito	Chrzanow (Frachtenstation) Krzeszowice Zabierzow	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 24·7 29·8 33·3	kr. 24·2 28·2 30·7	kr. 0·5 1·6 2·6	Im Kartirungswege		
338	Mährisch-schlesische Centralbahn		Drainröhren	Ziegonhals loco	Troppau M.S.C.B.	Bei Anfgabe von 10000 kg pro Frachthrief nnd Wagen, event. Frachtzahlung für dieses Quantnm nnd Auflieferung von mindestens 500 Tonnen	Bis längstens 31. December 1893	Localtarif	18·9	17·4	1·5	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabsscheine	
339	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Südbahn-Gesellschaft	Bier	Schwechat-Kledering	Wr.-Nenstadt	Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Keine directen Frachtsätze	kr. 23·9 26·0		Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche	Wr.-Nenstadt Ebenfnrth Unter-Waltersdorf Pottendorf-Landegg	Schwechat-Kledering	Anfgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen				13·0 13·0 12·6 14·6				

Spalte	Inhalt
Fortlaufende Nr.	340
Die Publication erfolgt von der	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
und im Namen der	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn-Gesellschaft, kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen
Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	Frachtgüter aller Art, mit Ausnahme der folgenden Artikel: Gedörrtes Obst, Pflaumenmus, lebende Thiere, Getreide und Hülsenfrüchte in vollen Waggonladungen, Mehl und Mahlproducte, Kohle, Steinsalz, ferner alle jene Sendungen, für welche ausserhalb des Tarifes besondere Begünstigungen bestehen und in Anspruch genommen werden und alle jene Artikel, welche im Sinne der Tarife, auf welche sich die Frachtbegünstigung bezieht, von der directen Beförderung ausgeschlossen sind, wie z. B. explodirbare Güter, ein Theil der Holzgattungen, Boote, Kähne, Leichen etc., endlich auch solche Sendungen, auf welche die Frachtsätze des directen Tarifes in Folge anderweitiger Verfügung des Versenders keine Anwendung finden können
für die Transportstrecke von	Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) loco und transit, Köbánya (beide Bahnhöfe) loco und transit, Wien (Oest.-ung. St. E. G. und K. F. N. B.) loco und transit, Arad, Szegéd, Szegéd-Rokus, Temesvár (beide Bahnhöfe), Orsova-Ujvidék, Fiume und Triest
nach	Belgrad loco und transit (letzteres rücksichtlich der nach serbischen, bulgarischen und türkischen Stationen bestimmten Transporte), ferner Zimony, Mitrovicza-Szavapart und Baziás, bezüglich dieser drei Stationen jedoch nur für solche Sendungen, welche von dort nachweislich per Schiff nach Serbien oder darüber hinaus liegenden Stationen verfrachtet werden, mit Ausnahme der Transporte, welche von Temesvár (beide Bahnhöfe) und von Arad via Baziás zur Verfrachtung gelangen
	oder umgekehrt
bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	Zahlung einer Gesammtfracht von mindestens 470.000 Frcs., welche Summe auf Grund der bis zur ungar.-serbischen Grenze entfallenden Frachtantheile ermittelt wird. Im Triest-Fiumaner Verkehre ist ein solches Quantum von Frachtgütern zu verfrachten, dass die in diesem Verkehre, unter Berücksichtigung der Antheile bis zur serbischen Grenze resultirende Frachtgebühren-Summe innerhalb der obigen 470.000 Frcs. mindestens 70.000 Frcs. beträgt. Im Uebrigen finden auf die Beförderung der Güter die Bestimmungen des directen Tarifes zwischen Oesterr.-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Mai 1891, ferner jene des Tarifes für den Norddeutsch-Serbischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1889, eventuell die Bestimmungen des an Stelle dieses Tarifes etwa später zur Einführung gelangenden Tarifes, sofern jedoch Transporte via Zimony, Mitrovicza-Szavapart und Baziás in Frage kommen, die Bestimmungen der inländischen Verbandstarife, bezw. des Localtarifes Anwendung
und gilt in der Zeit	Bis Ende December 1893
Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Directer Tarif für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei, giltig vom 1. Mai 1891 und Tarif für den Norddeutsch-Serbischen Verkehr vom 1. Jänner 1889, bezw. inländische Verbandstarife und Localtarife
Frachtsatz per 100 kg	Verschieden
Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	25 pCt. Nachlass von den bis zur ungar.-serbischen Grenze geltenden und in dem directen Tarife zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei in den Schnitt-Tariftabellen sub „A“ angegebenen Schnitt-Frachtsätzen, bezw. bei den in der Form von Stationstarifen erstellten Ausnahmetarifen von den bis zur ungar.-serbischen Grenze entfallenden Antheilen, wobei im Falle einer Aenderung dieser Schnitt-Frachtsätze, bezw. Antheile während der Dauer des Zugeständnisses der contrahirenden Partei die zur Zeit giltigen Netto-Frachtsätze gewährleistet bleiben
Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Verschieden
Art der Durchführung	Im Rückvergütungswege
Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. bei Wagenladungen der Frachtbrief-Duplicate (rücksichtlich der in Deutschland aufgegebenen Transporte gegen Vorlage der Frachtbrief-Duplicate). Bezüglich der via Zimony, Mitrovicza-Szavapart und Baziás beförderten Transporte ist die per Schiff erfolgte Weiterbeförderung durch Vorlage der bezüglichen Schiffs-Frachtbriefe, eventuell Aufgabs-Recepisse oder Frachtbrief-Duplicate nachzuweisen. Die Documente, die keinen Refactiestempel tragen dürfen, und der reclamirenden Firma nicht mehr zurückgestellt werden, sind zum Behufe der Refactie-Liquidirung längstens bis Ende Juni 1894 einzureichen
Besondere Bemerkungen	Jene Firmen, welche die gegenwärtige Begünstigung in Anspruch zu nehmen wünschen, müssen im Vertragswege die Verpflichtung übernehmen, ihre sämmtlichen aus Oesterreich-Ungarn und Deutschland nach Serbien, Bulgarien und der Türkei oder vice versa zu verfrachtenden Transporte mit Vermeidung des Wasserweges ausschliesslich auf der directen Eisenbahnroute, bezw. über die angegebenen Umschlagplätze (Zimony, Mitrovicza-Szavapart und Baziás) zu befördern. Soferne die vertragschliessenden Firmen dieser Verpflichtung nicht nachkommen sollten, erlischt deren Anspruch auf die Refactie-Begünstigung gänzlich

Die Abfertigung der Transporte hat in der Zeit auf Grund der bestehenden directen Frachtsätze zu erfolgen, wobei rücksichtlich der über Wien und Budapest gelegenen deutschen, österr. und ungarischen Stationen bei den ganz oder theilweise via Wien instradirenden Transporten die für Wien giltigen Frachtantheile bei den ganz oder theilweise via Budapest instradirenden Transporten hingegen die für Budapest (bei Sendungen von und nach der Südbahn Budapest, Kelenföld) giltigen Frachtantheile die in das Frachtgebühren-Minimum einzurechnenden Frachtbeträge, sowie die Basis für die Festsetzung der percentuellen Begünstigung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
341	Oesterreichischen Nordwestbahn als betriebführende Verwaltung der Localbahn Časlan-Zawratetz-Třemosnitz		Frachtgüter aller Art	Ronow	Zleb	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 14. Februar 1893 bis 13. Februar 1894	Localtarif der Localbahn Časlan-Zawratetz	Verschieden	Kreuzer ö. W. 4·5		Im Kartirungswege		Für die Umladung in der Station Časlan ist für Stückgüter eine Umladegebühr von 2 kr. für je angefangene 100 kg zu entrichten. Die Frachtsätze finden nur auf solche Transporte Anwendung, welche von den vertragsmässigen Garanten der Localbahn Časlan-Zawratetz innerhalb 18 auf einander folgenden Jahren vom Tage der Betriebseröffnung an verfrachtet werden
					Chwalowitz					3·5				
					Zawratetz-Třemosnitz					4·5				
				Zawratetz-Třemosnitz	Chwalowitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				3·5				
					Ronow					4.5				
				Časlan loco und transit	Ronow	a) Aufgabe von beliebigen Quantitäten, wobei Frachtstücke unter 50 kg pro Frachtbrief als volle 50 kg berechnet werden. b) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				a) 15 b) 13				
				Časlan loco und transit	Zawratetz-Třemosnitz					a) 17 b) 15				
				und vice versa										
342	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Zinkerze, resp. Zinkgrau (sog. Schlich)	Villach Südb.	Wien (Matzleinsdorf)		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Kreuzer incl. Mgh. 156	97	Kreuzer 59	Im Kartirungswege		

Sollte innerhalb der Giltigkeitsdauer des Garantie-Vertrages durch Verfrachtungen in den Stationen Ronow und Zawratetz-Třemosnitz nach, bezw. von der Station Časlan eine jährliche Minimaleinnahme von 1000 fl. nicht resultiren, so ist die Differenz zwischen der wirklichen und garantirten Einnahme von dem Garanten in Baarem nachzuzahlen, so dass eine Einnahme von 1000 fl. erreicht werden muss. Kalkstein-Transporte, ferner Transporte von und nach Prachowitz, sowie von und nach Bestwin und südlich und südöstlich von Bestwin gelegenen Ortschaften werden in die zu verfrachtenden Jahres-Quantitäten nicht eingerechnet. Die garantirte Minimaleinnahmensumme reducirt sich auf 750 fl., wenn die Spiritusbrennerei in Třemosnitz während eines Betriebsjahres der Localbahn ausser Betrieb gesetzt ist.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . " "	$1^1/_2$
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Solideste Bezugsquelle sämmtlicher Aemter, Kanzleien und Bureaux.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 18. **Wien, 14. Februar 1893.** **VI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Zbirow der k. k. priv. Böhmischen Westbahn über Franzensthal nach Drahno-Aujezd und von dort über Sebeschitz, eventuell über Tereschau nach Wejwanow.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Heinrich Nowak, Inhaber der Firma Josef Nowak's Sohn, chemische Fabrik in Franzensthal bei Zbirow, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Zbirow der k. k. priv. Böhmischen Westbahn über Franzensthal nach Drahno-Aujezd und von dort über Sebeschitz, eventuell über Tereschau nach Wejwanow auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 12. Jänner 1893. Z. 1642.

Schiffahrtsverkehr in den deutschen Bodenseehäfen 1891.

Nach der vom kaiserlich deutschen statistischen Amt herausgegebenen Statistik des Verkehres auf den deutschen Wasserstrassen 1891 gestaltete sich der Verkehr der deutschen Bodenseehäfen im Berichtsjahre folgendermassen:

In Fischbach sind angekommen und ebenso abgegangen 30 Segelschiffe, darunter 9 deutsche und 21 schweizerische. Zugeführt wurden 138 t Güter, abgeführt 242 t.

In Friedrichshafen Schloss sind eingelaufen und auch wieder ausgelaufen 49 Schiffe, darunter 6 österreichische, 14 schweizerische und 29 deutsche, der Gattung nach aber 16 Dampfer und 33 Segler. Angefahren wurden 346 t Güter, verschifft nichts.

In Friedrichshafen Ort sind eingelangt 8836 Schiffe, darunter 1029 österreichische, 6980 deutsche und 827 schweizerische, was die Gattung betrifft, aber 7163 Personendampfer, 1144 Güterdampfer, Trajectkähne und Schleppboote, endlich 229 Segelschiffe. Abgegangen sind 8836 Schiffe, darunter 1023 österreichische, 828 schweizerische, 6985 deutsche und der Gattung nach 7163 Personen-Dampfboote, 1444 Güterdampfer, Trajectkähne und Schleppboote, 229 Segler. Ausgeladen wurden 32.820 t, eingeladen 62.633 t Güter.

In Eriskirch sind 77 Schiffe, darunter 21 österreichische, 44 deutsche, 12 schweizerische und der Beschaffenheit nach 2 Dampfer und 75 Segler eingelaufen, welche insgesammt 820 t Güter anführen. Der Auslauf verzeichnet ebenfalls 77 Schiffe, darunter 31 österreichische, 35 deutsche, 11 schweizerische, bezw. 2 Dampfer und 75 Segler, ferner 1270 t versandte Güter.

In Langenargen kamen an 4668 Schiffe, darunter 569 österreichische, 4060 deutsche und 39 schweizerische Fahrzeuge, 4168 Dampfer, 243 Schleppschiffe, 257 Segelschiffe, welche zusammen 5801 t Güter anführen. — Ausclarirten dagegen 4619 Schiffe, davon 569 österreichische, 4010 deutsche und 40 schweizerische, der Gattung nach 4168 Dampfer, 194 Schleppkähne, 257 Segler. Verfrachtet wurden 8121 t Güter.

In Kressbronn fuhren 2760 Schiffe, darunter 522 österreichische, 2227 deutsche und 11 schweizerische Fahrzeuge, 2729 Dampfer und 31 Segler zu. Der Auslauf weist ganz dieselben Zahlen wie die Zufahrt auf. An Gütern wurden ausgeschifft 125 t, verschifft 589 t.

In Lindau kamen insgesammt an 11.722 Schiffe, darunter 1525 österreichische, 7327 deutsche, 2920 schweizerische. Der Gattung nach waren darunter 8669 Personendampfer, 413 Schleppdampfer, 2382 Schlepp- und Trajectkähne, 308 Segelboote. Abgegangen sind dagegen 11.764 Schiffe, darunter 1525 österreichische, 7319 deutsche und 2920 schweizerische, der Beschaffenheit nach 8659 Personen-Dampfboote, 415 Dampf-Schleppschiffe, 2382 Schleppschiffe und Trajectkähne, 308 Segler. Abgefahren wurden im Ganzen 160.317 Güter, zugefahren 38.872 t. Unter den letzteren waren insbesondere 3840 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, 3554 t Steine und Steinwaaren, 1897 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 1790 t Flachs, Hanf, Heede und Werg, 1448 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 1300 t verarbeitetes Eisen, 1136 t Wein, 1091 t Steinkohlen, 1085 t frisches und getrocknetes Obst, 1009 t Pech, Theer, Harze und Asphalt, 777 t fette Oele und Fette, 744 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 554 t rohe Wolle, 482 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 430 t weiche Brennholzscheite, 375 t Salz, 353 t Holzwaaren und Möbel. Von den verschifften Gütern sind zu nennen 27.617 t Weizen und Spelz, 8275 t Hafer, 6889 t Gerste, 14.984 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 20.052 t Steinkohlen, 13.516 t weiche Schnittwaare, 12.335 t harte Schnittwaare, 8088 t Bier, 6643 t Zucker, Melasse und Syrup, 3557 t Mehl und Mühlenfabrikate, 2364 t Glas und Glaswaaren, 2336 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 1582 t Branntwein, 1146 t Wein, 913 t Steine und Steinwaaren, 862 t verarbeitetes Eisen aller Art, 724 t Häute, Felle, Leder und Pelzwerk, 663 t frisches und getrocknetes Obst, 659 t Holzwaaren und Möbel, 681 t Petroleum und andere Mineralöle, 628 t Thonwaaren, Steingut und Porzellan, 629 t Düngemittel aller Art, 380 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, 339 t Rohtabak, 323 t Knochenkohle und Knochenmehl.

In Wasserburg sind zugefahren 3640 Schiffe, darunter 625 österreichische, 2911 deutsche und 104 schweizerische, 3604 Personendampfer, 24 Güterboote und 12 Segelschiffe. Ebensoviele Fahrzeuge der gleichen Kategorie und mit dem gleichen Antheile der verschiedenen Flaggen sind auch wieder ausgelaufen. — An Gütern wurden zugeführt 1123 t, abgefahren 805 t. Unter den ausgeschifften Waaren sind insbesondere zu erwähnen 361 t Steine und Steinwaaren, 134 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, unter den verschifften 338 t Wein, 260 t frisches und getrocknetes Obst.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie: Wien—Tetschen: Einbindung dreier Geleise in das Zuschubgeleise in der Station Jedlesee.) In das Zuschubgeleise der Imprägnirungsanstalt in der Station Jedlesee werden drei Geleise eingebunden. [21. Jänner, Z. 49.229 ex 1892.]

— (Wagenkasten in der Station Nimburg.) In der Station Nimburg wurde zum Zwecke der Aufbewahrung der Briquettsvorräthe ein Wagenkasten aufgestellt. [21. Jänner, Z. 50.283 ex 1892.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Geleise in Altpaka.) In der Station Altpaka wird eine Umstaltung der Geleiseanlagen vorgenommen. [13. Jänner, Z. 42.756 ex 1892.]

Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn. (Bauliche Herstellungen in der Station Auscha.) Mit Rücksicht auf den zunehmenden Frachtenverkehr wird in der Station Auscha ein Flugdach an das Gütermagazin bei gleichzeitiger Verlängerung der Rampe angebaut und eine Pflasterung und Chaussirung der Manipulationsplätze daselbst ausgeführt. [20. Jänner, Z. 48.902 ex 1892.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linie Königgrätz—Wostroměř: Verladeplatz in Hořic.) In der Station Hořic wird ein Verladeplatz hergestellt. [20. Jänner, Z. 61.512 ex 1892.]

Projectirte normalspurige Localbahn von Radautz nach Karlsberg. (Trassenrevision und Stationscommission.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die Trassenrevision nnd Stationscommission hinsichtlich des Projectes der Handelsfirma Alexander von Popper in Wien für eine normalspurige Localbahn von Radautz nach Karlsberg für den 15. Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Regierungsrath Johann Fekete de Bélafalva betraut. [G.-I.-Z. 3145.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 13. December v. J. fand wegen Mangel eines Commissions-Protokolles eine neuerliche polizeiliche Prüfung von vier auf den Linien der k. k. Staatsbahnen verwendeten Personenzugs-Locomotiven der Serie 18 IIb mit anstandslosem Ergebnisse statt. Drei derselben mit den Inventarsnummern 1821, 1829 und 1831 wurden in den Jahren 1860, 1861 und 1863 in der Locomotivfabrik G. Sigl in Wien, und die vierte Maschine mit der Inventarsnummer 1834 im Jahre 1859 in der Locomotivfabrik W. Günther in Wr.-Neustadt neu erbaut. Die Kessel dieser Locomotiven wurden bereits im Jahre 1891 der vorgeschriebenen Druckprobe unterzogen und haben dieselbe anstandslos bestanden. Der Kessel der mit der Inventarsnummer 1834 versehenen Maschine wurde im Jahre 1875 in Lemberg neu gebaut. Die Locomotiven besitzen im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Von Laufachsen ist nur eine vorhanden, welche vorne situirt ist. Die Maschinen haben aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames, die Construction der Steuerung ist bei allen vier Maschinen nach Stephenson innenliegend und geschieht mittelst Reversirhebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Kessel sind mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und sind die Maschinen ausserdem noch versehen mit variablem Blaserohr, 1 Hilfsgebläse, 2 Injectoren nach Anschütz, 1 Sandstreuapparat, 1 Funkenfänger, welcher bei der in der Maschinenfabrik Günther in Wr.-Neustadt erbauten Locomotive ein Sieb hat, ferner mit Vacuumbremse und Tenderspindelbremse, und einem Rauchfang nach Elsner bei den Sigl'schen Maschinen und einem Rauchfang nach Ressig bei der Günther'schen Maschine. Das Totalgewicht der Sigl'schen Maschinen beträgt 35·4, bezw. 37·4 Tonnen, jenes der Günther'schen Locomotive 35·4 Tonnen. Die Probefahrten mit diesen Maschinen wurden auf den Staatsbahnlinien Sędziszów—Rzeszów, Bierzanów—Podłęce, Podłęce—Kłaj und Ropczyce—Sędziszów vorgenommen und wurde mit denselben eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 66, bezw. 75, 72 und 71 km per Stunde und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 57, bezw. 62 und 54 km per Stunde erreicht. Mit Rücksicht auf dieses günstige Ergebniss und bei dem Umstande, als die vier Maschinen selbst bei der erreichten höchsten Fahrgeschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang erreichten, erklärte die Commission einstimmig, dass aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand obwalte, diese vier Maschinen für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu verwenden. [Z. 5271.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 1. Juli bis 5. August 1892 hat die technisch-polizeiliche Prüfung von sechs für die Linien der Oesterr. Nordwestbahn, bezw. der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestimmten Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptender der Kategorie III c stattgefunden, welche sämmtliche in der Maschinenfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft neu erbaut und mit den Bahninventarsnummern 207—212 und mit den Fabriksnummern 2273 bis 2278 versehen sind. Sämmtliche Maschinen sind gleichartig construirt. Dieselben haben im Ganzen drei untereinander gekuppelte Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist,

horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames. Die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist innenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst einer Schraube. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Maschinen sind mit einer vollständigen Kesselarmatur, mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Friedmann, Dampf-Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Le Chatelier-Bremsapparat und Tenderspindelbremse etc. versehen. Die Entfernung der ersten von der zweiten Achse beträgt: 1950, 1950, 1945, 1945, 1945, bezw. 1950 mm, jene der zweiten von der dritten: 1350, 1345, 1350, 1345, 1345, bezw. 1350 mm, somit der gesammte Radstand: 3300, 3295, 3295, 3295, 3290, bezw. 3300 mm; der Durchmesser der Trieb- und Kuppelräder: 1200, 1185, 1185, 1195, 1185, bezw. 1195 mm; die Belastung der einzelnen Achsen 13·6, 13·8 und 13·8 Tonnen, somit das Gesammtgewicht jeder Maschine im ausgerüsteten Zustande 41·2 Tonnen. Die Spurweite ist normal. Die commissionellen Probefahrten wurden auf der Strecke Wien—Korneuburg der Oesterr. Nordwestbahn vorgenommen und hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 65, 72, 72, 68, 70, bezw. 74 km, und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 44, 41, 48, 46, 39, bezw. 50 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigenden Prüfungsergebnissen wurde die Bewilligung ertheilt, die in Rede stehenden Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn zu verwenden. [H.-M.-Z. 63.195 ex 1892.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Herstellung einer neuen telephonischen Verbindung.) Die an der Moldauer Zweigbahn nächst der Station Karbitz gelegenen Wächterposten Nr. 14a und 14b werden im Anschlusse an die zwischen der genannten Station und dem Wächterposten Nr. 14 bereits bestehende Telephonleitung in telephonische Verbindung gebracht. Diese neue Telephonleitung wird auf dem für das Separatläutwerk zwischen der Station Karbitz und dem Wächterposten Nr. 14b vorhandenen Gestänge angebracht. Die k. k. General-Inspection hat das Project für diese telephonische Verbindung genehmigend zur Kenntniss genommen.

[31. Jänner, G.-I.-Z. 667.]

Südbahn-Gesellschaft. (Sicherungsanlage bei der südlichen Einfahrt in der Station Ala.) In der Station Ala wurden zur Sicherung des Verkehres der Züge bei der südlichen Einfahrt vier gegen die Spitze befahrene und zwei correspondirende Wechsel für centrale Verriegelung eingerichtet und mit dem südlichen Distanzsignale in Abhängigkeit gebracht. Der vor dem Aufnahmsgebäude situirte Apparat enthält fünf Hebel, wovon einer zum Stellen des erwähnten Distanzsignales dient und die übrigen vier zum Verriegeln der Weichen bestimmt sind. Der erste und der fünfte Hebel sind gewöhnliche Hebel, der zweite, dritte und vierte hingegen Fernstellhebel. Die Hebel sind durch eine Schiebervorrichtung in gegenseitiger Abhängigkeit und stehen mittelst Doppeldrahtzügen mit dem Distanzsignale und den Weichenriegeln in Verbindung. Bei Ausführung dieser Sicherungsanlage hat sich die Nothwendigkeit ergeben, gegenüber dem genehmigten Projecte eine kleine Aenderung vorzunehmen, welche die k. k. General-Inspection im Namen des k. k. Handelsministeriums genehmigte. Gleichzeitig nahm die genannte Behörde die specielle Vorschrift über die Einrichtung und Handhabung dieser Sicherungsanlage zustimmend zur Kenntniss. [28. Jänner, G.-I.-Z. 23.]

Verkehrsunterbrechungen und Behebung derselben.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Pilsen):

9. Februar. Wegen Schneeverwehung Verkehr zwischen Asch Stadt—Rossbach mit Zug 1951 eingestellt.

(Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg):

9. Februar. Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Kriegsdorf—Römerstadt mit Zug 856 eingestellt.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

9. Februar. Gesammtverkehr in den Strecken Neu-Sandec—Stroże—Jasło, Zagórzany—Gorlice und Jasło—Rzeszów eingestellt.

10. Februar. In den Strecken Neu-Sandec—Stroże und Jaroslau—Rawa ruska wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

10. Februar. In der Strecke Rawa ruska—Sokal wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

11. Februar. In der Strecke Rawa ruska—Belzec wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Innsbruck):

11. Februar. Wegen Schneehindernisse Gesammtverkehr in der Strecke Langen—Bratz bis auf Weiteres eingestellt. Die Personenzüge verkehren einerseits nur bis Langen, andererseits nur bis Bratz. Bei günstiger Witterung dürfte Verkehr morgen wieder aufgenommen werden können.

12. Februar. In der Strecke Langen—Bratz der Gesammtverkehr mit Personenzug 318 wieder aufgenommen.

Oesterr. Nordwestbahn:

(Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha):

9. Februar. Wegen Schneeverwehungen in der Strecke Loschowitz—Wernstadt Verkehr mit Zug 7104 eingestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

9. Februar: Wegen neuerlicher Schneeverwehungen auf der Localbahn Troppau-Bennisch musste der Verkehr abermals eingestellt werden.

10. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde auf den Localbahnstrecken Odrau—Wigstadtl und Golleschau—Ustron Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

11. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde in den Strecken Krasna—Friedland und Friedek—Teschen, dann auf den Localbahnen Hotzendorf—Neutitschein und Bielitz—Kalwarya Gesammtverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Auf der Localbahn Golleschau—Ustron wurde der Gesammtverkehr mit Zug 2718 wieder aufgenommen.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft:

10. Februar. Der Verkehr auf der Localbahn Königshan—Schatzlar wegen Schneeverwehung eingestellt.

Mährisch-schlesische Centralbahn:

10. Februar. Wegen Schneeverwehung und orkanartigem Sturme Gesammtverkehr in der Strecke Jägerndorf—Ziegenhals von Zug 104 an eingestellt.

Wegen Schneeverwehung Gesammtverkehr in der Strecke Jägerndorf—Olmütz bis auf Weiteres eingestellt.

11. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Jägerndorf—Ziegenhals mit Zug 104, und auf allen Strecken um 3 Uhr Nachmittags wieder eröffnet.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

10. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde Gesammtverkehr in der Strecke Boikowitz—Vlarapass vor Zug 2794 eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahn-Projecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der königl. ungarische Handelsminister hat dem Consortium Dr. Nikolaus Szontagh, Ladislaus Krompecher und Cornelius Krompecher im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Poprád-Felka der Linie (Oderberg)—Csácza—Ruttka—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Bahn und der Linie Poprad-Felka—Szepes-Béla) abzweigende bis Uj-Tatrafürdö (Neu-Schmecks) führende schmalspurige Localbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Localbahn Eszék—Našic—Batrina und deren Flügelbahn Pleternicza—Pozsega. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 2 vom 4. Jänner 1893 und dessen darauffolgende Nummern verlautbaren den Wortlaut der Concessions-Urkunde für die projectirte normalspurige Localbahn Eszék—Našić—Batrina und deren Flügelbahn Pleternicza—Pozsega (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 ex 1893), welche, vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung der Legislative, im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 den nunmehrigen Concessionären Anton Otterborg aus Frankfurt a. M. und dem Landtags-Abgeordneten für Croatien Theodor von Kussevich zufolge Allerhöchster Entschliessung Wien vom 16. December 1892 (Erlass des kgl. ungar. Handelsministers, Nr. 88.051 vom 25. December 1892) ertheilt wurde. Das Baucapital dieser insgesammt 120·9 km langen Localbahn mit Inbegriff der Flügelbahn Pleternicza—Pozsega ist mit 5,300.000 fl. bemessen.

Projectirte Eisenbahn Károlyváros (Karlstadt)—Szlszék. (Realisirungs-Bestrebung.) Die Handelskammer von Zágráb (Agram) hat im Einvernehmen mit dem Municipium von Károlyváros in einem an den Banus gerichteten Memorandum die Bitte gestellt die je frühere Realisirung des Eisenbahnprojectes Károlyváros—Sziszék (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 105 ex 1888) zu erwirken. Es wurde darauf hingewiesen, dass durch diese im ehemaligen Grenzbahnprojecte einbezogen gewesene Linie, die Verbindung zwischen dem Fiumaner Hafen und Semlin (Belgrad)

gegenüber dem Umwege via Agram genau um ein Drittheil der Kilometerzahl verkürzt und die Station Agram vom Waarentransitverkehr der Linie Zimony (Semlin)—Mitrovicza—Vinkovce—Bród—Sziźek entlastet würde. Der Bau dieser Bahn entlang dem Kulpathale begegnet keinerlei nennenswerthen Terrain-Schwierigkeiten.

Projectirte Localbahn Temesvár—Buziás. (Politisch-administrative Begehung.) Am 1. Februar fand unter Führung des Ministerialsecretärs Aladar Lakatos und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden sowie der Interessenten die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Temesvár—Buziás statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 106 ex 1891, Vorconcession Post 1, und Nr. 125 ex 1892). Die projectirte Localbahn, welche ansgedehnte Staatsdomänen berührt, verspricht auch einen lebhaften Personenverkehr zwischen Temesvár und dem sehr besuchten Badeorte nächst Buziás.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Massnahmen zur Wiederherstellung des durch Elementarereignisse gestörten Güterverkehres.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Interesse der Wiederherstellung des normalen, durch Elementarereignisse auf mehreren Linien selbst derzeit noch gestörten Güterverkehres, welcher Uebelstand auch noch dadurch gefördert wird, dass die mit ähnlichen Schwierigkeiten kämpfenden Nachbarbahnen auf den Grenzstationen die Güter oft nicht übernehmen konnten und die leeren Wagen nur mit den grössten Verzögerungen zurückdirigirten, umfassende Massregeln getroffen wurden. Um nun den Verkehr bei dem Eintritte einer günstigeren Witterung wieder in das normale Geleise bringen zu können, wurde angeordnet, dass Wagenladungsgüter, mit Ausnahme von lebenden Thieren, Feuerungsmaterial und Lebensmitteln, bis zu dem Eintritte der Möglichkeit der ungehinderten Abtransportirung lediglich in Depot genommen werden, insolange dies die zur Verfügung stehenden Magazins- und sonstigen Lagerräume gestatten. Es wurde ferner angeordnet, dass nach solchen eingelagerten Gütern, obwohl die Bahn hiezu im Sinne der auf sämmtlichen österreichischen und ungarischen Bahnen giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen berechtigt wäre, kein Lagerzins berechnet werde. Wenn daher ein solcher doch zur Einhebung gelangt sein sollte, so ist dies lediglich einem Irrthum der betreffenden Organe zuzuschreiben und hat die Direction dieselben bereits telegraphisch auf die citirte Anordnung aufmerksam gemacht.

Localbahn Esztergom—Almás - Füzitö. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Im Februar fand unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Ludwig von Tolnay, eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Esztergom (Gran) Almás-Füzitö statt, in welcher die Erhöhnng des Actiencapitales durch Ausgabe von 1800 Prioritätsactien im Nominalwerthe von 180.000 fl. zu Investitionen und zum Bau einer Flügelbahn zur Herstellung einer Verbindung mit den benachbarten Tokoder Kohlenbergbau-Revieren (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 49 ex 1992) verwendet werden soll.

Ausland.

Deutsches Reich. (Beschwerden gegen Deutsche Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1892.) Gegen Deutsche Eisenbahnverwaltungen sind beim Reichs-Eisenbahnamt im Jahre 1892 im Ganzen 103 Beschwerden aus dem Publicum eingelaufen. Davon beziehen sich 40 auf das Betriebsreglement (die Verkehrsordnung), 23 auf die Tarife, 12 auf den Fahrbetrieb und 28 auf andere Gegenstände. Das Reichs-Eisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 13, als unbegründet abgelehnt 22, auf den Rechtsweg verwiesen 2. In 15 Fällen war die Zuständigkeit des Reichs nicht begründet, in 4 Fällen sind die angeordneten Erhebungen noch nicht abgeschlossen. Die übrigen 47 Beschwerden wurden an die zunächst zuständigen Eisenbahnverwaltungen zur Erledigung abgegeben. Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 29 Eisenbahnverwaltnngen.

Italien. (Eisenbahn Ceva-Ormea.) Am 16. Jänner hat die technisch-polizeiliche Prüfung der Strecke Trappa—Ormea der Linie Ceva—Ormea stattgefunden. Die Eröffnung steht demnächst bevor.

— (Eisenbahn Avezzano-Roccasecca.) Die staatstechnische Direction für die Linie Avezzano—Roccasecca hat dem Ministerium für öffentliche Arbeiten das Executivproject für die Strecke Civita d'Antino—Capistrello (14.331 m) zur Genehmigung vorgelegt.

— (Eisenbahn Neapel-Ottaiano.) Im Monate März 1893 soll diese Linie fertiggestellt werden. Dieselbe wird den vesuvianischen Gemeinden S. Giuseppe, Ottaiano, Somma, Sant Anastasio, Pallona-Trocchia, Cereola, Ponticelli, Barra und San Giovanni a Teduccio grosse Vortheile bieten. Diese Gemeinden waren bisher weder untereinander, noch mit Neapel durch eine Eisenbahn verbunden. Schon seit 9. Februar 1891 ist die Strecke S. Giuseppe—Neapel im Betriebe. Die Station in Neapel wird in einem der Lagerhäuser auf dem Corso Garibaldi errichtet. Präsident des Verwaltungsrathes ist der Fürst Serignano, Vicepräsident Cav. Antonio Fiore.

— (Eröffnung der Strecke Casarsa—Spilimbergo der Linie Gemona—Casarsa.) Am 12. Jänner wurde die 18·395 km lange Strecke Casarsa—Spilimbergo der Linie Casarsa—Spilimbergo—Gemona, enthaltend die Stationen Valvasone, S. Giorgio della Richinvelda, Spilimbergo und die Haltestelle S. Martino, dem öffentlichen Verkehre übergeben.

— (Elektrische Beleuchtung der Personenwagen.) Die Verwaltung der Mittelmeerbahn hat, nachdem sie durch Experimente die Vortheile und den Werth der elektrischen Beleuchtung der Personenwagen constatirt hat, beim Ministerium den Antrag auf versuchsweise Einführung dieser Beleuchtung bei gewissen Zügen, und zwar zunächst bei 10 Wagen I. Classe und 8 Wagen II. Classe eingebracht. Einschliesslich der zwei bereits elektrisch beleuchteten Wagen kämen mithin 20 derart adaptirte Wagen in den Verkehr und hätten dieselben dem Antrage gemäss bei den directen Zügen Nr. 63 und 64 auf der Linie Mailand—Rom und bei den Zügen Nr. 3 und Nr. 4 auf der Linie Turin—Rom Verwendung zu finden.

— (Rollendes Materiale der Sicilischen Eisenbahn.) Am 31. December 1892 war der Stand des rollenden Materials der Sicilischen Eisenbahn nachstehender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern	28	—	28
„ sechs gekuppelten Rädern	73	—	73
„ acht gekuppelten Rädern	1	7	8
Berglocomotiven	12	—	12
Locomotiven mit zwei gekuppelten Achsen	7	—	7
Summa	121	7	128
II. Personenwagen:			
Für den Normalbetrieb:			
Break- und Salonwagen	8	—	8
Wagen I. Classe	24	—	24
Wagen II. Classe	58	—	58
Gemischte I. und II. Classe	84	6	90
Wagen III. Classe	196	—	196
Gemischte II. und III. Classe	10	—	10
Für den Secundärbetrieb:			
Gemischte I. und II. Classe	10	—	10
Wagen III. Classe	10	—	10
Summa	400	6	406
III. Frachtwagen:			
Gepäckswagen	70	—	70
Stallwagen	9	—	9
Vieh- und Frachtwagen gedeckt	1.014	60	1.074
Offene Frachtwagen hochbordig	212	—	212
Ebensolche niederbordig	365	—	365
Schotterwagen	6	—	6
Wasser-Cisternenwagen	9	—	9
Rettungswagen	2	—	2
Hochbordige Tubularwagen von 30 t Tragfähigkeit	10	—	10
Niederbordige Tubularwagen von 30 t Tragfähigkeit	10	—	10
Summa	1.687	80	1.767

— (Vom rollenden Materiale der Mittelmeerbahn zurückgelegte Kilometer.) Im 3. und 4. Trimester des Betriebsjahres 1891/2 betrug die vom rollenden Materiale auf den Linien der Mittelmeerbahn zurückgelegten Kilometer:

1891—92		3. Trimester	4. Trimester
Locomotiven	km	7,287.280	7,352.797
Personenwagen	„	28,400.940	30,214.254
Gepäckswagen	„	7,163.365	7,182.105
Frachtwagen	„	55,915.452	57,853.529

England. (Canaltunnel zwischen England und Frankreich.) Das Project, Frankreich und England durch einen Tunnel unter dem Canal la Manche zu verbinden, besteht seit langer Zeit; schon im Beginne der Achtziger-Jahre wurde sowohl von der englischen als auch von der französischen Seite versuchsweise ein zusammen ungefähr 2 km langes Stück entlang der granen Kalkablagerung ausgeführt. Die Ausführung des Projectes scheiterte jedoch an dem Widerstande der englischen Regierung und Presse. Gegenwärtig scheint die frühere Abneigung Englands gegen den Canal-Tunnel nicht mehr zu bestehen. Am 29. December v. J. fand unter dem Vorsitze Watkin's, eines in England hochangesehenen Eisenbahn-Fachmannes, eine Generalversammlung der Canal-Tunnel-Gesellschaft in London statt, wobei dem Unternehmen eine glänzende Fernsicht eröffnet wurde. Der Vorsitzende eröffnete der Versammlung, dass die Gesellschaft jetzt an einem Zeitabschnitte ihrer Entwickelung angelangt sei, dass Gladstone das Project protegire, ferner dass der Präsident der französischen Gesellschaft demnächst nach England kommen und die Canal-Tunnel-Bill im Parlamente in Bälde eingebracht werde. Zum Schlusse hob Watkin hervor, dass die aus 65% Kalk und 35% bestehende graue Kalksteinablagerung — in welcher der Tunnel hergestellt werden soll — eine wasserundurchlässige Schichte bilde und leicht zu durchbohren sei, und dass der Probetunnel im Verlaufe des letzten Decenniums keinerlei Veränderung gezeigt habe. [„Zeitschr. des Oesterr. Ing - u. Arch.-Vereines."]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Untergang des Dampfers „Milano".) Die Untersuchung über den Seeunfall dieses Dampfers bei Cap Compare am Hafeneingange von Pola ist seitens der Lloydverwaltung bereits durchgeführt worden, und wird nach den bestehenden Vorschriften durch das zuständige Hafen- und Seesanitätscapitanat commissionell festgestellt werden, ob dem Schiffsführer irgend eine Schuld oder ein Versäumniss zugeschrieben werden kann. Soweit nach den vorliegenden Daten geurtheilt werden kann, scheint das Vorgehen des Commandanten ein correctes gewesen zu sein, und kann der Unfall nur dem Borasturme, zu dem sich eine Schneeböe gesellte, zugeschrieben werden. Die Aufnahme der Zeugen wird jedenfalls zur Klärung der Sachlage beitragen und die Fachcommission in die Lage setzen, ein gegründetes Urtheil zu fällen. Behufs Bergung des versunkenen Schiffes hat der Lloyd-Verwaltungsrath eine Offertausschreibung verfügt. Der Verlust des Schiffes ist für den Lloyd nicht sehr empfindlich, weil der Dampfer „Milano" wegen seines Alters und seiner sonstigen Eigenschaften minderwerthig war und wegen der vorgenommenen Abschreibungen auch sein Buchwerth nur ein geringer ist.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Sicherheitsvorkehrungen gegen Beschädigung von den in gesellschaftlichen Magazinen lagernden Waaren im Falle von Hochwässern.) Die Budapester Betriebsdirection der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat folgende Verlautbarung publicirt: „Die diesjährige aussergewöhnlich mächtige Eisstellung auf der ganzen Donau und die enormen Schneemassen, welche sich in Oesterreich und Ungarn angesammelt haben, ferner der Umstand, dass nach einem länger andauernden sehr strengen Winter erfahrungsgemäss eine rapide Schneeschmelze eintritt, mahnen zur grössten Vorsicht. Es werden daher seitens der Direction der benannten Gesellschaft alle Parteien, welche Waaren in den gesellschaftlichen Magazinen lagern haben, aufgefordert, dieselben je eher zu beziehen, und es wird ausdrücklich bemerkt, dass unabgeführte Güter ausschliesslich auf Kosten und Gefahr der Eigenthümer liegen liegen bleiben, da die Gesellschaft für Eis- und Hochwasserschäden keinerlei Haftung übernimmt und alle Rettungsspesen zu Lasten der Parteien pro rata der Quanten und Gewichte zur Aufrechnung bringt."

England. (Heuerreduction.) In Leith hat eine Versammlung der dortigen Abtheilung der Nationalvereinigung der See- und Heuerleute (National amalgamated seamen and firemen Union) stattgefunden, in welcher die Frage der Reduction der Heuerlöhne zur Sprache kam, welche von Seite der Schiffsrheder angezeigt worden war. Von den anwesenden Mitgliedern der Vereinigung stimmten 405 für, 145 gegen die Reduction von 2 sh per Woche, so dass dieselbe als angenommen betrachtet werden kann. Die Zustimmung der Mehrzahl der Betheiligten muss als ein Zeichen der Zeit angesehen werden, indem sich auch die sonst nicht gerade zu Concessionen geneigten Elemente der Ansicht nicht verschliessen können, dass das Seegeschäft nicht gerade beneidenswerthe Chancen hat.

Suez-Canal. Ein Vergleich der Zahlen, betreffend die Durchfahrt von Schiffen durch den Suez-Canal, sowie betreffend die diesfalls eingenommenen Gebühren in den letzten drei Jahren liefert nachstehendes Ergebniss:

	1892	1891	1890
Anzahl der Schiffe	3.559	4.207	3.389
Eingenommene Gebühren in Frcs.	74.459.763	83.422.101	66.984.000

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 13. bis zum 19. Februar.)

Adriatischer Dienst.

14. Februar, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig

15. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Thetis", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.

16. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Messina", Capitän A. Bilaffer, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

17. „ um 7 Uhr Vormittage: Dampfer „Oreste", Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

18. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.

19. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Malta", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

14. Februar, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Narenta", Capitän A. Calabrese, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Anschluss in Smyrna nach Mytilene Dardanellen, Gallipoli, Cesmé, Samos und Rhodus.

15. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apis", Capitän P. Berberovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

17. „ zu Mittag: Dampfer „Vorwärts", Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

18. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Appollo", Capitän A. Florio, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Pyräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Varna, Costanza, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt Batum und Odessa.

Indo-Chinesischer Dienst.

21. Februar, um 4 U. Nachm.: Dmpf. „Maria Valerie", Capitän A. Mitis, nach Indien, China und Japan mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 31. Jänner bei der Firma: „Oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft" Ludwig Jahnel, Bureauvorstand bei dieser Actiengesellschaft in Dresden, als Procurist mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. (Prüfungsergebnisse.) Aus dem Berichte des Ueberwachungs-Ausschusses der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte über das Ergebniss der im November und December 1892 an der genannten Schule abgehaltenen Prüfungen von Hörern der beiden Curse des Jahres 1891/92 ist zu entnehmen, dass aus dem I. Curse 12 Hörer und aus dem II. Curse 9 Hörer, zusammen somit 21 Hörer die Prüfung vor der im Sinne des Statutes der Fortbildungsschule zusammengesetzten Commission mit Erfolg abgelegt haben.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Jänner 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
Weizen	802	903	—	1.705	—	—	—	—
Roggen	202	101	—	303	—	—	—	—
Gerste	1.565	299	100	1.764	—	—	—	—
Hafer	606	99	284	421	—	—	—	—
Erbsen	1.240	1.017	281	1.976	—	—	—	—
Bohnen	864	854	798	820	—	—	—	—
Raps	447	353	236	564	—	—	—	—
Wicken	318	20	7	331	—	—	—	—
Leindotter	12	286	—	298	—	—	—	—
Hanfsamen	304	33	5	332	—	—	—	—
Leinsamen	263	10	67	206	—	—	—	—
Diverse	627	955	1.147	535	39	35	—	74
Zusammen	7.250	4.930	2.925	9.255	39	35	—	74
Versicherungswerth . . fl.	72.852	84.148	67.343	89.657	2.400	1.690	—	4.090
Spiritus	796	808	—	1.604	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	17.554	12.120	—	29.674	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	5	8	—	13	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	3.700	6 440	—	10.140	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	2	6	—	8	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.609	4.730	—	6.330	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	975	2.670	—	3.645	—	—		
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	1	—	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.060	—	—	1.060	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	1	—	—	1	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	1.060	—	—	1.060	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	475	—	—	475	—	—	—	—

Literatur.

Karte der Deutschen Wasserstrassen unter besonderer Berücksichtigung der Tiefen- und Schleusenverhältnisse. Im Auftrage Sr. Excellenz des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten herausgegeben. Unter Benützung der Liebenow'schen Karte von Central-Europa nach amtlichen Quellen bearbeitet von Sympher, kgl. Wasserbau-Inspector, und Maschke, kgl. Regierungs-Baumeister. Vier Blätter, colorirt. Massstab 1:1,250.000. II. Auflage. Preis 7·50 Mk. Berlin 1893. Verlag des Berliner Lith. Institutes (Julius Moser).

Diese Karte bietet ein übersichtliches Bild des ausgebreiteten Schiffahrtsnetzes Deutschlands und dürfte nicht nur dem Handel und Verkehr von Nutzen sein, sondern auch in weiteren Kreisen mit Interesse begrüsst werden.

Um Benützbarkeit der Schiffahrtswege nach der Karte unmittelbar beurtheilen zu können, sind die Fahrtiefen durch massstäblich aufgetragene Bänder dargestellt und die zu durchfahrenden Schleusen nach Grösse und Anzahl aufgeführt. Durch verschiedene Färbung der Bänder ist es erkennbar, ob eine Schiffahrtsstrasse ein vorzugsweise von Natur schiffbarer oder ein canalisirter Fluss oder ob dieselbe als künstlicher Canal ausgebildet ist. Durch besondere Zeichen sind die Grenzen der See- und Flussschiffahrt angegeben, ausserdem sind diejenigen nicht schiffbaren Wasserläufe, auf welchen Flösserei betrieben wird, mit entsprechenden Bezeichnungen versehen. Einen besonderen Werth erhält die Karte noch dadurch, dass die Längen der Wasserwege durch Entfernungszahlen angegeben sind und dass auch das gesammte Eisenbahnnetz Deutschlands darin eingetragen ist.

Die Ausführung der Karte ist eine exacte, der Stich und Druck klar und sauber.

Dieses Werk kann sonach allen an der Flussschiffahrt interessirten Kreisen bestens empfohlen werden.

Dr. W. Koch's Eisenbahn- und Verkehrskarte von Europa. Verlag von A. Solbrig. Leipzig.

Von diesem Kartenwerke, welches bereits in den Nummern 109 und 136 ex 1892 des Verordnungs-Blattes besprochen worden ist, ist soeben die dritte Lieferung erschienen. Dieselbe enthält vier Blatt der Abtheilung XI (Russland etc.), und zwar: Uleaborg (Ostfinnland), Petrosaworsk, Moskau, Charkow und Baku, Michailowskoje (Transkaspien).

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einstellung des Verkehres über die Donau-Uferbahn.

Infolge Ueberschwemmung der k. k. Donau-Uferbahn wird der gesammte Eil- und Frachtgutverkehr in der Strecke Nussdorf—Klein-Schwechat (exclusive) eingestellt.

Es werden daher bis auf Weiteres Sendungen von und nach den Stationen Wien-Lagerhaus und Wien-Donauquaibahnhof überhaupt nicht zur Beförderung angenommen.

Nach diesen beiden Stationen abgefertigte und bereits rollende Sendungen werden den Absendern zur Disposition gestellt.

Sendungen von Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr. Nordwestbahn nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, welche vorschriftsmässig via Stadlau-Donauquaibahnhof, Wien Donau-Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. via Wien-Brigittenau instradiren, werden über die Hilfsroute via Wiener Verbindungsbahn—Hetzendorf—Penzing im beschränkten Masse befördert.

Das Gleiche gilt bezüglich desselben Verkehres in umgekehrter Richtung.

Im Verkehre nach und von nordöstlich von Nussdorf gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Kaiser Franz Josef-Bahn, Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), Rakonitz-Protiviner Staatsbahn etc.) findet die Beförderung der via Donau-Uferbahn zu leitenden Sendungen über die Hilfsrouten via St. Pölten—Tulln, bezw. St. Pölten—Herzogenburg—Krems—Horn—Sigmundsherberg, bezw. via St. Valentin—Budweis gleichfalls im beschränkten Masse statt.

Wien, am 9. Februar 1893. [129]

Vereins-Reiseverkehr.

III. Nachtrag zum Fahrschein-Verzeichnisse vom 1. Mai 1892.

Zum Fahrschein-Verzeichnisse für zusammenstellbare Fahrscheinhefte vom 1. Mai 1892 ist der III. Nachtrag zur Ausgabe gelangt.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen, bezw. bei den Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte erhältlich.

Wien, am 8. Februar 1893. [130]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines II. Nachtrages zum Ausnahmetarife für Zucker.

Mit 1. März 1893 tritt ein II. Nachtrag zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker aller Art, giltig vom 1. October 1891, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Frachtsätze für die Stationen Andelfingen, Grandson, Liestal, Mönchenstein, Monthey, Serrières und Verrières loco;
2. Ergänzung des alphabetischen Stationsverzeichnisses;
3. Abänderung der Lieferzeit-Tabelle;
4. Abänderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 15 kr. ö. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1893. [131]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verkehr.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Eier, Erdharz, Mineralwasser, Palmkernöl und Cocosöl.

Am 1. März 1893 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern, in Kisten und Fässern, Erdharz, roh und unverpackt, Mineralwasser, Palmkernöl und Cocosöl im Verkehre zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der süddeutschen Eisenbahn-Verwaltungen andererseits in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 11. Februar 1893. [132]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.)

Einführung eines neuen Heftes 2 zu Theil V.

Am 1. April 1893 tritt als Heft 2 zu Theil V des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohlen und Coaks von Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen nach Stationen der kgl. Bayr. Staatseisenbahnen und nach Stationen der Localbahn Asch-Rossbach mit theilweise erhöhten Frachtsätzen in Wirksamkeit. Hiedurch wird der gleichnamige Ausnahmetarif vom 1. October 1891 aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 40 Markpfennigen = 20 kr. ö. W. zu beziehen.

Wien, am 10. Februar 1893. [133]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung des Tarifnachtrages III.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1893 gelangt der Nachtrag III zum Tarife für obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält anderweitige Frachtsätze für den Verkehr mit Seehafenstationen transito seewärts, ferner eine Abänderung der Tarifbestimmungen und der im Tarifnachtrage II enthaltenen Schnittfrachtsätze für Oelsaaten im Verkehre mit Danzig und Neufahrwasser loco.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, bleiben die derzeitigen Frachtsätze noch bis 30. April 1893 in Kraft.

Exemplare des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 11. Februar 1893. [134]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Vorarlberg-, bezw. Lindau-Oesterreich. Tarif Theil II, Heft I, giltig vom I. November 1891.

Berichtigung.

Der im Tarife für den Güterverkehr Vorarlberg-Oesterreich des General-Gütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, I. Band, 2. Heft, Nr. 25 A. Seite 899, rechte Spalte sub B. Ausnahmetarife, 2, bezw. im Separatabdrucke dieses Tarifes, auf Seite 148 und 181 und ebenda im Tarife für den Güterverkehr Lindau-Oesterreich des General-Gütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, I. Band, 2. Heft, Nr. 24 A, Seite 872, linke Spalte, 8. Zeile von unten, bezw. im Separatabdrucke dieses Tarifes auf Seite 87 enthaltene Hinweis auf den Localgütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1, ist mit Rücksicht auf die erschienene Neuauflage dieses Localtarifes — vom 15. Juli 1892 auf den „15. Jänner 1893“ abzuändern.

Wien, am 9. Februar 1893. [135]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Verzeichniss jener Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, in welchen der Verkauf der Fahrkarten innerhalb einer Stunde vor Abgang des Zuges erfolgt.

Dux, Brüx } nur in der Zeit von 7 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends.

Teplitz in der Zeit von 7 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends, während der Badesaison aber auch bei den Abendzügen Nr. 22 und 23, sowie bei dem Nachtzuge Nr. 8.

Teplitz, am 2. Februar 1893. [136]

Directer Oberschlesischer Kohlenverkehr.

Coursänderung.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1893 bis auf Weiteres gelangen die in den nachstehend verzeichneten Ausnahmetarifen für Steinkohlen, Steinkohlen-Briquetts und Coaks ab Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau zum Course von 165/170 Mk. = 100 fl. ö. W. enthaltenen directen Frachtsätze zur Anwendung. Es betrifft dies folgende Ausnahmetarife für den Kohlen-, Coaks- und Briquettesverkehr von Oberschlesien:

1. nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc., vom 1. October 1886;
2. nach Stationen der Strecken Wien — Startsch—Trebitsch, resp. Zellerndorf—Sigmundsherberg, Horn der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, vom 1. April 1890;
3. nach Galizien und der Bukowina, vom 1. August 1892, dann
4. für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien, vom 1. August 1892.

Wien, am 6. Februar 1893. [137]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Eröffnung der Güterabfertigungsstelle in der Haltestelle Röchlitz.

Am 1. Jänner 1893 wurde in der Haltestelle „Röchlitz“ der Localbahn Reichenberg-Gablonz für die mit dieser Haltestelle in Schienenverbindung stehenden Etablissements der Firmen Franz Liebig und Robert Porsche eine directe Güterabfertigungsstelle eröffnet. Nach und von dieser Haltestelle können Güter aller Art nur abgefertigt werden, wenn dieselben eine ganze Wagenladung bilden.

Hienach ist die auf Seite 25 des Tarifes vom 1. Jänner 1893 der Localbahn Reichenberg-Gablonz befindliche Zeichen-Erklärung für Haltestellen mit einem * richtig zu stellen.

Wien, im Februar 1893. [138]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn,
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Getreidetarife, Heft 2, 3 und 5.

Am 1. März 1893 treten die neu umgearbeiteten Ausnahmetarife für Getreide und Hülsenfrüchte, Malz und Oelsaaten, Kleie, Reiskleie und Mais (Kukuruz), Heft 2, 3 und 5 in Wirksamkeit und werden die gleichnamigen Tarife vom 1. November 1891 aufgehoben.

Heft 2 enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie der in Verwaltung derselben befindlichen Bács-Bodroger, Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker, Kun-Szent-Marton-Szenteser und Puszta-Tenyö-Kun-Szent-Martoner Localbahnen und ferner der Kaschau-Oderberger Eisenbahn einerseits und Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen andererseits.

Heft 3 enthält Frachtsätze zwischen den genannten ungar. Bahnen einerseits und Gera, Grossenhain, Grosszschocher, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Zeitz und Zittau (S. St. B.) und Directions-Bezirk Berlin und Erfurt andererseits.

Heft 5 enthält Frachtsätze zwischen den genannten ungarischen Bahnen einerseits und Grottau, Kratzau und Weisskirchen (S. St. B.) andererseits.

Soweit diese Tarifhefte Erhöhungen in sich schliessen, gelten sie erst ab 25. März 1893.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1893. [139]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr.

Curskürzungen.

Von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks aus dem niederschlesischen Kohlenreviere nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft u. s. w. vom 1. Jänner 1889 werden vom 1. März 1893 ab bis auf Weiteres an Stelle der Curskürzungen der Tabelle 2 diejenigen der Tabelle 1 in Abzug gebracht.

Wien, am 13. Februar 1893. [140]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Theilweise Zurückziehung der mit der Kundmachung vom 20. Jänner 1893 verlautbarten Massnahmen der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit, der Lager- und Wagenstandgeld-Erhöhung und der Anrechnung des Lieferzeitzuschlages.

Die mit der Kundmachung vom 20. Jänner 1893 verlautbarte Beschränkung der lagergeldfreien Zeit und der Erhöhung des Lager- und Wagenstandgeldes für jene Güter der Serien XII bis XVI, deren Lagerung im Freien stattfindet, sowie für Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Schwellen und Fassdauben, wird mit 10. d. Mts. aufgehoben und treten sohin von diesem Tage an die einschlägigen Tarifbestimmungen wieder in Kraft.

Rücksichtlich aller anderen nicht im Freien deponirten Güter bleiben die mit der obcitirten Kundmachung verlautbarten Massregeln bis auf Weiteres noch in Kraft.

Ferner wird der in der obbezeichneten Kundmachung verlautbarte Lieferzeitzuschlag von 3 Tagen bei jenen Gütern, welche am oder nach dem 10. Februar l. J. zur Aufnahme gelangt sind, nicht mehr in Anrechnung gebracht und treten daher rücksichtlich derselben die reglementarischen Lieferungszeiten wieder in Geltung.

Wien, am 9. Februar 1893. [141]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung der mit der Kundmachung vom 9. Februar l. J. noch aufrecht erhaltenen Ausnahme-Massregeln rücksichtlich der Station Matzleinsdorf.

Die mit der Kundmachung vom 9. Februar 1893 noch aufrecht erhaltene Massregel der Einschränkung der lagergeldfreien Zeit und der Erhöhung des Lagergeldes für die nicht im Freien, sondern in den Magazinsräumlichkeiten der Station Matzleinsdorf deponirten Güter wird mit 13. l. M. aufgehoben und treten sohin mit diesem Tage die einschlägigen Tarifbestimmungen in jeder Richtung wieder in Geltung.

Wien, am 11. Februar 1893. [142]

Sonstige Nachrichten.

Magdeburgisch-Bayrischer Gütertarif vom 1. October 1892. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1893 wird der Ausnahmetarif für Puddelofen- und Schweissofenschlacken, sowie Konverterschlacken, eisenhaltige zur Verhüttung (Seite 19 des Nachtrags 1) auch auf Walzenschlacken ausgedehnt.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
343	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier in Fässern	Bielitz	Teschen K.F.N.B. loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	19·1 kr.	15 kr.	4·1 kr.	Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Bierfässer	Teschen K.F.N.B. loco	Bielitz	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane			19·1 kr.	15 kr.	4·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Orig.-Aufnahmescheine und Orig.-Frachtbriefe, wovon die ersteren nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Orig.-Frachtbriefe müssen von Seite der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie dass das Aufladen durch Parteiorgane besorgt und von Seite der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist	
344	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Mauerziegel	Podgórze - Bonarka	Szczakowa	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; die Sendungen müssen für die Erweiterungsbauten der Kalk- und Cementwerke der Oesterr. Portland-Cement-Fabriks-Actiengesellschaft in Szczakowa bestimmt sein; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Juni 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	11·2 kr.	8·3 kr.	2·9 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe, welche von Seite der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den neben bezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
345	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Heu und Stroh	Blosdorf Kornitz Kunzendorf Mähr.-Trübau Türnau	Dresden-Altstadt Dresden-Neustadt (Leipziger und Schles. Bhf.)	Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestene 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1893	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband. Verband-Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·— 1·15 1·04 1·06 1·13		Im Kartirungswege		
				Blosdorf Kornitz Kunzendorf Mähr.-Trübau Türnau	Dresden-Friedrichstadt					1·02 1·17 1·06 1·08 1·15				
				Blosdorf Kornitz Kunzendorf Mähr.-Trübau Türnau	Pirna					0·99 1·14 1·03 1·05 1·12				
346	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn hinsichtlich der beiden Stationen Rakonitz und Saaz	Mahlproducte und Mehl der Position M, 4 der Güter-Classification	Wien Donau-Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn trs.	den im Verordnungs-Blatte Nr. 14 vom 4. Februar 1893, Pos. 306 angeführten Bestimmungsstationen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 14 vom 4. Februar 1893, sub Pos. 306, enthaltenen für Wien Donau-Quaibahnhof giltigen ermässigten Frachtsätze haben auch für Sendungen ab Wien Donau-Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn trs. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893 unter den gleichen Bedingungen Giltigkeit.						Im Kartirungswege		
347	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Raffinadzucker	Aussig (A.T.E.) Dux Schönpriesen via Komotau	Eger (B.E.B.), Franzensbad (B.E.B.), Tirschnitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. 2. Erfüllung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. jedoch bis 31. December 1893	Anhang zu den Tarifen, Theil II des Nordwestböhm. Eisenbahn-Verbandes vom 1. Jänner 1893, bezw. der Localgütertarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	kr. ö.W. 59·1 46·— 60·1	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1894	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
348	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Hopfenstangen als Frachtgut	Königswart Sangerberg, Marienbad, Plan Tachau via Eger	Tinowan	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längst. jedoch bis 31. December 1893	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	38·1 kr. ö. W.	Verschieden	Im Kartirungswege		
349	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Futtermehl	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 4 vom 12. Jänner l. J., sub Post 110, publicirte Frachtermässigung für Futtermehl ab Triest S.B. nach Kufstein trs. gilt unter den gleichen Modalitäten auch für derlei Transporte ab Triest-S. Andrea, Triest-Stadt k.k.St.B. und Triest-Freihafen k.k.St.B.										

Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo				Waaren nach Volumen		Geld- und Werth-Sendungen	
	I. Classe		II. Classe		per Cubikmeter		für fl. 100	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavecchia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold.
Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.
Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm								Fracht für Geldsendungen und Werthsachen		Fracht für Packete und kleine Colli
	I. Classe		II. Classe		III. Classe		IV. Classe		für je fl. 100		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
" Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
" Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
" Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
" Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
" Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.
Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.
Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.
Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 19. Wien, 16. Februar 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als schmalspurige Localbahn auszuführende Eisenbahn von Zakopane über Neumarkt und Szczawnica bis zur Station Alt-Sandez der k. k. Staatsbahnen.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Reichraths-Abgeordneten Dr. Carl Lewakowski in Lemberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als schmalspurige Localbahn auszuführende Eisenbahn von Zakopane über Neumarkt und Szczawnica bis zur Station Alt-Sandez der k. k. Staatsbahnen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 28. Jänner 1893. Z. 58.172 ex 1892.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von Brandeis a/d. Elbe über Oužic, Welwarn, Budyn, Libochovic und Liebshausen nach Obernitz.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bauunternehmer Josef Muzika in Wien mit dem Erlasse vom 20. Juli 1892, Z. 5923 (Verordgs.-Bl. Nr. 87 vom 2. August 1892), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von Brandeis a/d. Elbe über Oužic, Welwarn, Budyn, Libochovic und Liebshausen nach Obernitz auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 26. Jänner 1893. Z. 3968.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

a) Die Umgestaltung einer Anlage auf Eisenbahngrund ist nicht einer Neuherstellung gleichzuachten.

b) Die Mitbenützung bestehender Strassencanäle hat nichts gemein mit der Herstellung einer besonderen Anlage zur Benützung eines öffentlichen Gewässers.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde des Stadtrathes der kgl. Hauptstadt Prag, einverständlich mit Hugo Urban in Prag, gegen die Entscheidung des Handelsministeriums vom 24. März 1892, Z. 4568, betreffend die Umgestaltung der Desinfectionsanlage in der Station Bubna zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Der mit dem Erlasse des Handelsministeriums vom 24. März 1892, Z. 4568, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ertheilte Consens zur Ausführung des vorgelegten Projectes für die Umgestaltung und Vergrösserung der Desinfectionsanlage in der Station Bubna wird in der Beschwerde lediglich wegen Mangelhaftigkeit des beobachteten Verfahrens angefochten und insbesondere geltend gemacht, dass:

1. entgegen der Bestimmung des § 10 des Gesetzes vom 30. April 1870, R.-G.-Bl. Nr. 68, der Landessanitätsrath in der Sache nicht vernommen wurde, dass
2. entgegen der Bestimmung des § 2 der Verordnung vom 7. August 1879, R.-G.-Bl. Nr. 109, die Geneh-

migung des Prager Magistrates als politischer Behörde zur Auswahl des Ortes für die Desinfectionsanlage nicht eingeholt wurde; dass endlich

3. obschon die Abfallwässer der Desinfectionsanstalt in einen städtischen Canal abgeleitet werden sollen, gleichwohl das wasserrechtliche Verfahren im Sinne des § 17 des Landes-Wasserrechts-Gesetzes nicht eingeleitet wurde.

Der Verwaltungs-Gerichtshof fand die Beschwerde nicht begründet.

Was zunächst den ad 1 erwähnten Beschwerdepunkt anbelangt, so ergibt sich aus den Acten, dass es sich im concreten Falle keineswegs um die Neuanlage einer Desinfectionsanstalt, sondern vielmehr nur um eine Umgestaltung derselben zum Zwecke der Einführung eines verbesserten Desinfections-Verfahrens gehandelt hat. Wenn daher die Beschwerde in Anbetracht dessen, dass die Desinfectionsanstalt in nächster Nähe von Wohngebäuden und speciell auch von Volksschulgebäuden sich befindet, die Herstellung als eine Angelegenheit von besonderer sanitärer Wichtigkeit darstellt und daraus die Anwendbarkeit des § 10 des Gesetzes vom 30. April 1870 ableitet, so ist diese Schlussfolgerung darum nicht zutreffend, weil die Errichtung einer solchen Anstalt eben nicht in Frage gestanden ist.

Auch der auf die Bestimmung des § 2 der Vollzugsverordnung vom 7. August 1879 gestützte Beschwerdepunkt ist nicht zutreffend, weil das in dieser Bestimmung vorgesehene Einschreiten der politischen Behörde in Betreff der Auswahl der Stellen für die Desinfection schon bei der ursprünglichen Errichtung der Desinfectionsanstalt platzgegriffen hat und weil überdies bei der abgeführten Verhandlung die politische Localbehörde mitintervenirte, ihre Meinung zur Sache zur Geltung brachte, von dieser Meinung abweichende Anordnungen der übergeordneten politischen Instanzen durch die vorcitirte Bestimmung aber nicht ausgeschlossen sind.

Belangend den ad 3 erwähnten Beschwerdepunkt ist hervorzuheben, dass es sich im concreten Falle keineswegs um die Errichtung eines besonderen Canales, welcher in den Moldaufluss einzumünden hätte, sondern um die Mitbenützung schon bestehender Canäle gehandelt hat, dass also das Project keineswegs mit der Herstellung einer besonderen Anlage zur Benützung des öffentlichen Moldauflusses verbunden gewesen ist, weshalb auch das im § 17 des Wasserrechts-Gesetzes vorgesehene Einschreiten der Wasserrechtsbehörde nicht platzzugreifen hatte.

Die Beschwerde war daher als unbegründet abzuweisen.

Erkenntniss vom 7. Jänner 1893, Z. 76 (H.-M.-Z. 7796/X ex 1893).

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Die Klage gegen die Bahnen wegen unberechtigter Ausfolgung von Waaren verjährt innerhalb Jahresfrist, welche Frist vom Ausfolgungstage an zu berechnen ist.

Die wegen vollständigen oder theilweisen Verlustes, Beschädigung oder verspätete Ausfolgung von Waaren gegen den Frachtführer gerichtete Klage verjährt im Sinne des Handelsgesetzes § 390 innerhalb eines Jahres. Bei vollständigem Verluste einer Waare beginnt diese Frist mit jenem Tage, an welchem die Ausfolgung geschehen hätte sollen, in anderen Fällen aber beginnt sie mit jenem Tage, an welchem die Waare thatsächlich ausgefolgt wurde.

Diese Bestimmung des Gesetzes, welche gemäss § 410, resp. 424 auch beim Eisenbahntransporte anzuwenden ist, haben die höheren Gerichte in dem nachstehenden Falle auch dann angewendet, als die Bahn trotz rechtzeitiger Zurückziehung des bezüglichen Auftrages die Waare dennoch dem Adressaten ausfolgte.

Die Budapester königl. Tafel änderte das Urtheil der I. Instanz, und wies den Kläger mit seinem Begehren unbedingt ab.

Gründe:

Gemäss des Handelsgesetzes § 390, entsprechend dem Art. 386 des D. H.-G., welches im Sinne des § 410, entsprechend dem Art. 408 D. H.-G., resp. 424, entsprechend dem § 23 des D. H.-G., auch bei Eisenbahnen massgebend ist, verjährt die Klage wegen Verlust der Waare innerhalb eines Jahres von dem Tage an gerechnet, an welchem die Waare dem Adressaten, resp. der Weisung des Aufgebers gemäss jemandem Anderen ausgefolgt hätte werden sollen. Der Kläger begründet seine Klage damit, dass die geklagte Eisenbahn, entgegen der rechtzeitig erhaltenen Weisung, die Waare dem Adressaten ausfolgte, und dadurch der Anordnung des Klägers zuwiderhandelte. Es ist zweifellos, dass die auf diese Weise geschehene Auslieferung für den Kläger dasselbe bedeutet, als wenn die Waare verloren gegangen wäre, demnach ist in Folge Einwendung der Geklagten auf Grund des oberwähnten Gesetzesparagraphen zu untersuchen, ob die Klage innerhalb Jahresfrist, von dem Tage an gerechnet, an welchem dem Adressaten die Waare ausgefolgt worden ist, angestrengt wurde.

In Erwägung dessen, dass der Kläger selbst diesen Tag als den 22. August 1887 bezeichnet, und die Klage erst am 21. December 1888 einreichte, also nach einem Jahre; in Erwägung ferner, dass die diesem Zeitpunkte vorhergegangene Correspondenz und Unterhandlung keinen Einfluss auf die Verjährungsfrist bezüglich der Klage hat, ist dieselbe verjährt und als solche abzuweisen.

Die königl. Curie bestätigte das Urtheil der zweiten Instanz in Folge der richtigen Begründung desselben.

Inland.

Parlamentarisches.

Der Eisenbahn-Ausschuss des Abgeordnetenhauses beendete in seiner letzten Sitzung die Verhandlung über die beiden Eisenbahnvorlagen und wählte den Abgeordneten Dr. Steinwender zum Berichterstatter über die Regierungsvorlage wegen Herstellung der Gailthalbahn und den Abgeordneten Szczepanowski zum Berichterstatter über die Regierungsvorlage, betreffend die Herstellung der ostgalizischen Localbahnen.

Ausserdem wurde über Antrag des Abg. Dr. Russ folgende Resolution angenommen:

„Die Regierung wird dringend aufgefordert:

1. Eine reichsgesetzliche Erweiterung und Vermehrung der Zugeständnisse und Erleichterungen für den Bau von Localbahnen der verfassungsmässigen Behandlung zuzuführen.

2. Behufs Sicherstellung bauwürdiger Localbahnen die angemessenen Credite in Anspruch zu nehmen, weiter über andere ihr vorliegende Projecte nach dem Ergebnisse ihrer Prüfung endlich zu entscheiden, sowie Vorarbeiten für Seitens der Interessenten empfohlene Bahnverbindungen durch sachliche Mitwirkung nach allen Kräften zu fördern.

3. Die systematische Vervollständigung des Localbahnnetzes überhaupt in ernste Erwägung zu ziehen und hierüber dem Abgeordnetenhause im Herbste laufenden Jahres Mittheilung zu machen."

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Kufstein — Ala: Brücke über den Kalterer-Graben in km 241·832.) Das Project für die Herstellung einer definitiven eisernen Bahnbrücke über den Kalterer-Graben in km 241·832 wurde zur Ausführung genehmigt. [1. Februar, Z. 5604.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Holzlage nächst dem Postgebäude am Bahnhofe in Villach.) Am Bahnhofe in Villach wird nächst dem Postgebäude eine gemauerte Holzlage hergestellt. [4. Februar, Z. 5936.]

Localbahn Wieselsdorf - Stainz. (Schleppbahn, abzweigend in km 10·978 zur Zündwaarenfabrik der Firma Fl. Pojatzi & Comp. in Stainz: Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 26. November 1892 durchgeführten politischen Begehung wurde der Firma Fl. Pojatzi & Comp. in Deutschlandsberg für die Herstellung der Schleppbahn, von km 10·978 aus der currenten Strecke der obgenannten Localbahn, abzweigend zur Zündwaarenfabrik dieser Firma in Stainz, der Bauconsens ertheilt. [1. Februar, Z. 5403.]

Localbahn Wels-Aschach. (Linie Wels—Unterrohr: Durchfahrt in km 1·4 und Haltestelle „Wels-Volksgarten" in km 1·4/5.) Auf Grund des Ergebnisses der am 30. November 1892 durchgeführten commissionellen Amtshandlung wurde für die Herstellung der nach km 1·4 der Localbahn Wels-Unterrohr verlegten 10 m weiten Durchfahrt, sowie für die Errichtung einer provisorischen, mit dem Namen „Wels-Volksgarten" zu bezeichnenden Personen-Haltestelle in km 1·4/5 der genannten Localbahn die Genehmigung ertheilt. [30. Jänner, Z. 61.771 ex 1892.]

— (Bauherstellungen.) Die Projecte für eine Waggonbrückenwaage in der Station Kremsmünster und für einen Kohlenschuppen in der Station Unterrohr, sowie der Normalplan für Wächterhausbrunnen wurden genehmigt. [25. Jänner, Z. 4116.]

— (Aufnahmsgebäude in Steinhaus und Sattledt.) Für die in den Stationen Steinhaus und Sattledt zu erbauenden Aufnahmsgebäude wurde der Bauconsens ertheilt. [12. Jänner, Z. 1826.]

— (Durchfahrten und Durchlässe.) Die Detailpläne für die gewölbte Durchfahrt in km 4·257, dann die gedeckten Durchlässe in km 17·207 und 21·482 und die offenen Durchlässe in km 4·079 und 20·616 wurden genehmigt. [19. October 1892, Z. 42.372.]

— (Durchlass in km 16·229.) Das Project für den Durchlass in km 16·229 wurde zur Ausführung genehmigt. [24. Jänner, Z. 3980.]

Mühlkreisbahn. (Unterfahrung des Bahnkörpers durch eine Wasserleitung.) Das Project, betreffend die Unterfahrung des Bahnkörpers in km 9·0/1 mittelst der von der Stadtgemeinde Ottensheim geplanten Wasserleitung wurde genehmigt. [13. October 1892, Z. 46476.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) In der Zeit vom 7. bis 14. Juli 1892 hat die technisch-polizeiliche Prüfung von drei für die k. k. Staatsbahnen bestimmten Personen- und Lastzugs-Locomotiven mit Schlepptendern der Kategorie III-c stattgefunden. Sämmtliche Maschinen sind gleichartig construirt. Zwei Maschinen mit den Bahn-Inventarsnummern 5696 und 5697 und den Fabriksnummern 842 und 843 stammen aus der Locomotivfabrik in Floridsdorf, die dritte mit der Bahn-Inventarsnummer 5709 und der Fabriksnummer 3605 wurde in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt erbaut. Alle drei Maschinen ruhen auf je drei untereinander gekuppelte Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist. Die Maschinen haben aussen horizontal gelagerte Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach System Allan, ist innenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst Reversirhebels. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Locomotiven besitzen ferner ein variables Blaserohr, Hilfsgebläse, eine complete Kesselarmatur, zwei Stück Injecteure nach Friedmann, einen gewöhnlichen Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rose, eine Vacuumbremse, Tenderbremse, die Vorrichtung zur Dampfheizung etc. Die Entfernung der Achsen untereinander beträgt 1750 mm, bezw. 1400 mm, der gesammte Radstand 3150 mm, der Durchmesser des Triebrades 1280 mm, bezw. 1285 mm, die Belastung der einzelnen Achsen 13·8, 13·9, bezw. 13·8 t, somit das Totalgewicht jeder Locomotive im ausgerüsteten Zustande 41·5 t. Die Spurweite ist normal. Die commissionellen Probefahrten wurden auf der Strecke Wien—Purkersdorf vorgenommen und hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 34, 41, bezw. 35 km und eine maximale Geschwindigkeit von 72, 70, bezw. 70 km per Stunde erzielt. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die in Rede stehenden Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Staatsbahnen zu verwenden. [H.-M.-Z. 63.195.]

Südbahn-Gesellschaft. (Locomotivprüfungen.) Am 4., 9. und 11. August 1892 hat die technisch-polizeiliche Prüfung von drei für die Linien der Südbahn-Gesellschaft bestimmten Locomotiven mit Schlepptender der Kategorie III c stattgefunden, von welchen die mit der Bahninventarsnummer 1651 und mit der Fabriksnummer 846 versehene Locomotive in der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf, die beiden anderen mit den Bahninventarsnummern 1652 und 1653 und den Fabriksnummern 3609 und 3610 versehenen Locomotiven in der Locomotivfabrik zu Wiener-Neustadt neu erbaut worden sind. Sämmtliche Maschinen sind gleichartig construirt. Sie besitzen drei untereinander gekuppelte, vor der Feuerbüchse liegende Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die Maschinen haben horizontal aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach System Stephenson, ist innenliegend, und die Umsteuerung geschieht mittelst einer Schraube. Das Kesselgewicht wird durch Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Maschinen sind mit einer vollständigen Kesselarmatur ausgerüstet, besitzen ein variables Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Friedmann, Mantelrauchfang mit Schirm, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, nicht automatische Vacuumbremse System Hardy, auf Trieb- und rückwärtige Kuppelachsen wirkend, ferner eine Vorrichtung zur Bethätigung der Vacuumbremse vom Zuge aus, eine Einrichtung zur Dampfheizung der Personenwagen, sowie zur Anbringung eines Feuerspritzschlauches am linkseitigen Injector, Ricour-Apparat. Die Entfernung der Achsen voneinander beträgt 1870, 1370 und 1240 mm, der Gesammtradstand 3240 mm, der Durchmesser der Lauf- und Triebräder 1275 mm, die Belastung jeder Achse 14 Tonnen, somit das Gesammtgewicht jeder Maschine im ausgerüsteten Zustande 42 Tonnen. Die Spurweite ist normal. Die commissionellen Probefahrten wurden auf der Strecke Wien—Mödling der Südbahn-Gesellschaft vorgenommen und hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 43·5, 41, bezw. 42 km und eine Maximalgeschwindigkeit von 67, 68, bezw. 65 km per Stunde erzielt. Bei vollkommen befriedigenden Prüfungsergebnissen wurde die Bewilligung ertheilt, die in Rede stehenden Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft zu verwenden. [H.-M.-Z. 63.195 ex 1892.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Durchführung der Grundsätze für die Anwendung der Weichensignale 24 und 25.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat die Erhebungen bereits abgeschlossen, welche zur Feststellung der auf ihren Linien bei der Anwendung der Weichensignale 24 und 25 gegenüber den im Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 19. Juni 1892, Z. 22.940, aufgestellten Grundsätzen vorhandenen Abweichungen nöthig waren. Nachdem jedoch bei den in Centralanlagen einbezogenen Weichen eine Aenderung der Signalisirung auch Aenderungen an den Sicherungsanlagen, und insbesondere bei Gestängenanlagen auch eine Reconstruction in der Fundirung der Endcompensation bedingt und die gegenwärtige Jahreszeit zur Durchführung solcher Arbeiten nicht geeignet ist, so werden die bezüglichen Correcturen an der Weichensignalisirung erst im Monate April 1893 vorgenommen werden. Die k. k. General-Inspection hat den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss genommen. [17. Jänner, Z. 22.450 ex 1892.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Frachtendienst in der Strecke Meidling (Südbahnhof)—Frachtenbahnhof und Pferdebetrieb in der Strecke Meidling (Südbahnhof)—Steinbauergasse.) Die k. k. General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen hat über Ermächti-

gung des Handelsministeriums der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen die Bewilligung ertheilt, nach plangemässer und betriebsfähiger Ausführung der Geleiseumstellungen in der Dammstrasse und vor dem Meidlinger Südbahnhofe auf der Theilstrecke Meidling-Bahnhof — Frachtenstation Matzleinsdorf den öffentlichen Frachtenverkehr zu activiren und die in der Frachtenstation Matzleinsdorf noch auszuführenden Geleise nach Massgabe ihrer Fertigstellung in Benützung zu nehmen. Weiters wurde, jedoch nur provisorisch und unpräjudicirlich, die Auflassung des Locomotivbetriebes in den Theilstrecken Meidling-Südbahnhof—Steinbauergasse und Steinbauergasse—Provisorische Bahnhofanlage Gaudenzdorf, und die Einführung des Pferdebetriebes durch die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft auf der erstgenannten Strecke im Anschlusse an die Strecke Opernring—Steinbauergasse, unter Beibehaltung des gegenwärtigen Tarifes genehmigt. Diese Genehmigung erfolgte jedoch unter der Bedingung, dass die gedachte für den Pferdebetrieb umzugestaltende Bahnstrecke gleich der bestehenden Verbindung von der Rudolfstrasse durch die Matzleinsdorferstrasse bis zur Remise der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft in Meidling in Bezug auf den Betrieb und in allen sonstigen Beziehungen als integrirender Bestandtheil der letztgenannten Pferdebahnlinien zu behandeln sein wird. Schliesslich wurde gestattet, dass die Personenbeförderung auf der Localbahn Wien—Wr.-Neudorf vorläufig nur bis Meidling auf Grund des genehmigten Fahrplanes erfolge.

[31. Jänner, Z. 4557.]

Verkehrsunterbrechungen und Behebung derselben.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien):

12. Februar. Verkehr auf der Donauuferbahn wegen Ueberflutung der Geleise eingestellt.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

11. Februar. Auf den Strecken Stroże—Zagórzany, Zagórzany—Gorlice und Neu-Zagorz—Sanok wurde der Gesammtverkehr und auf der Strecke Zagórzany—Jasło der Personenverkehr wieder aufgenommen.

12. Februar. Personenverkehr in der Strecke Jasło—Rzeszów und Gesammtverkehr zwischen Sanok und Rymanów mit der Beschränkung aufgenommen, dass in dieser Strecke nur die Personenzüge 1218, 1216 und 1211 in Verkehr gesetzt wurden.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

11. Februar. Der Gesammtverkehr wurde wieder aufgenommen:

in der Strecke Krasna—Friedland mit Zug 2217,
„ „ „ Friedek—Teschen „ „ 215,
„ „ „ Hotzendorf—Neutitschein mit Zug 2820
„ „ „ Bielitz—Kalwarya mit Zug 2318,
„ „ „ Odrau—Wigstadtl „ „ 3315, bezw. 3318.

Oesterr. Nordwestbahn:

(Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha):

12. Februar. Verkehr in der Strecke Loschowitz—Wernstadt mit Zug 7104 wieder aufgenommen.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:

11. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Boikowitz—Vlarapass mit Zug 2701 wieder eröffnet.

Localbahn Innsbruck-Hall i. T.

Der am 9. Februar wegen heftigen Schneefalles unterbrochene Verkehr zwischen Berg Isel und Mühlau wurde noch am selben Tage mit Zug 42 und der Verkehr zwischen Berg Isel und Hall am 12. Februar wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Szentes—Hódmezö-Vásárhely. (Gesetzentwurf.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny“ Nr. 10 vom 22. Jänner 1893 verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungarischen Handelsminister dem ungarischen Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfes, die Concessionsertheilung für die projectirte Localbahn Szentes—Hódmezö-Vásárhely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 103 ex 1892) betreffend, welche Linie als normalspurige Localbahn im Sinne des G.-A. XXXI. ex 1880 und der diese ergänzenden Novelle G.-A. IV ex 1888 zu erbauen sein wird. Diese 35 km lange Linie zweigt von der Endstation Szentes der Flügelbahn Szolnok—Kun-Szent-Márton—Szentes der Linie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predial der kgl. Ungarischen Staatsbahnen ab und wird diese längs der Theiss in der Station Hódmezö-Vásárhely mit der Linie Nagyvárad—Eszék—Villány der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbinden. Die Gesammtkosten dieser Bahn, deren Concessionäre Martin Fekete, Siegmund Kiss, Josef Halus, Carl Wimmer und Emerich Garzó sind, wurden mit 792.000 fl. bemessen. Der Minister meldete bei diesem Anlasse, dass er die Concession für den Bau dieser Eisenbahn im eigenen Wirkungskreise, vorbehaltlich der nachträglichen Sanction der Legislative, bereits mit Erlass Z. 78.841/III vom 20. November 1892 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1892) ertheilt hat.

Projectirte Fortsetzung der Linie Königsgasse—Stadtwäldchen der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe durch die grosse Feldgasse bis zur Andrássystrasse. (Beschluss des hauptstädtischen Municipal-Ausschusses.) Der Budapester Municipal-Ausschuss hat in seiner am 25. Jänner abgehaltenen Generalversammlung den Beschluss gefasst, die Realisirung des Projectes einer von der Königsgassenlinie der elektrischen Bahn abzweigenden und durch die grosse Feldgasse bis zur Andrássystrasse führenden Linie zu fördern und aus diesem Anlasse eine erneuerte Vorlage an den Minister des Innern zu richten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 141 ex 1892). Diesem Beschlusse zufolge hat die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe das diesbezüglich ausgearbeitete Detailproject der Communalverwaltung vorgelegt.

Localbahn Csákova-Zsebely. (Constituirende Generalversammlung.) Am 28. Jänner fand in Budapest unter Vorsitz des Reichstags-Abgeordneten Johann Ronay die constituirende Generalversammlung der von der Station Zsebely (zwischen Temesvár und Vojtek) der von der Linie Temesvár—Báziás der Ungar. Staatsbahnen abzweigenden, bis zur Grossgemeinde Csákova projectirten Localbahn Csákova-Zsebely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 77 ex 1888, Vorconcession Post 10) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus wurde das Actiencapital dieser ca. 7 km langen Flügelbahn mit 266.600 fl. festgestellt u. zw. 103.600 fl. in Stammactien und 163.000 fl. in Prioritätsactien. Nach Genehmigung der vom Präsidenten der Versammlung erstatteten Vorschläge, folgten die Wahlen der Mitglieder des Directions- und jener des Aufsichtsrathes.

Ausland.

England. (Die Londoner Metropolitan- und die Metropolitan-District-Bahn im Jahre 1892.) Laut des letzten Berichtes der Londoner Metropolitan-Bahn betrugen deren Einnahmen im zweiten Halbjahre 1892 359.325 £; nachdem die Ausgaben eine Höhe von 151.395 £ erreichten, verblieb in dieser Geschäftsperiode ein Reinertrag von 207.930 £. Die Einnahmen weisen eine Steigerung von 3131 £, die Ausgaben jedoch nur eine Zunahme von 81 £ auf. Die Reineinnahmen stellten sich sohin um 3050 £ günstiger als in der Vorperiode. In Folge der mit 1. September erfolgten Eröffnung des Flügels Chalfont Road—Aylesbury ist die Zahl der geleisteten Zugmeilen um 24.500 gestiegen. Die verhältnissmässig geringe Zunahme der Ausgaben hat ihren Grund in günstigen Abschlüssen für die Kohlenlieferungen, resultirt aber auch zum Theile aus sonstigen Ersparnissen, welche im Betriebe erzielt werden konnten. Nach Begleichung der Interessen für die Obligationen und anderer fixer Lasten verblieb ein Betrag von 159.839 £ für die Auszahlung von Dividenden. Nach Abzug der Dividenden für die Prioritätsactien erübrigte ein Betrag von 95.636 £ für die Stammactien, welchen über Antrag der Direction eine $3^1/_4$percentige Dividende per annum zuerkannt wurde. Hienach verblieb ein Rest von 9807 £ als Vortrag für die nächste Periode. In Folge der starken Concurrenz, welche die Omnibus-Gesellschaften Londons der Metropolitan-Bahn machten, ist in dem Berichts-Halbjahre die Zahl der beförderten Fahrgäste um 558.000 gefallen. Dennoch sind die Einnahmen gestiegen, was auf die längeren Fahrten durch Vergrösserung des Netzes, hauptsächlich durch die Eröffnung der Aylesbury-Linie zurückzuführen ist. Im Ganzen sind während der 30 Jahre, innerhalb welcher die Metropolitan-Bahn in Betrieb steht, 1.645,397.812 Personen befördert und aus diesem Verkehre 13,747.231 £ vereinnahmt worden. In der Gegenstandsperiode wurde die Vergrösserung der Station Baker Street vollendet, für welche im Vereine mit sonstigen geringeren Herstellungen 16.099 £. verausgabt worden sind. In der nächsten Geschäftsperiode werden noch weitere

28.500 £. für verschiedene Erweiterungsanlagen erforderlich werden. Nach dem Berichte der Metropolitan District-Bahn für das zweite Halbjahr 1892 betrugen in dieser Periode die Einnahmen derselben 209.070 £. (+ 1730 £. gegen die Vorperiode), die Ausgaben 97.039 £ (— 1234 £), sohin die Reineinnahmen 112.031 £ oder 2964 £ mehr als im II. Semester 1891. Nach Zahlung der Interessen an die Obligationen und der sonstigen fixen Lasten verblieb ein für Dividenden verfügbarer Betrag von 45.495 £. Hievon erforderten die Prioritätsactien den Betrag von 24.276 £, während der Rest von 21.219 £. zur Vertheilung einer 2¾percentigen Dividende für das gegenständliche Halbjahr nach Antrag der Directoren benützt wurde. Als Saldo verblieb ein Betrag von 594 £. Nachdem für das erste Halbjahr 1892 eine 3¼percentige Dividende zur Anszahlung gelangte, so ergibt sich eine Durchschnitts-Dividende für das ganze Jahr von 3 pCt. [„Railway News."]

Amerika. (Neuer Specialwagen für Kanonentransport.) In den Werkstätten der Pennsylvania-Bahn zu Altoona ist kürzlich ein Wagen fertiggestellt worden, welcher für den Bahntransport einer Krupp'schen Kanone erbaut wurde. Dieselbe besitzt ein Gewicht von 134 Tonnen und wird als Ausstellungsobject vom Hafen von Baltimore nach Chicago mittelst dieses Specialwagens transportirt werden. Dieser letztere besteht eigentlich aus 2 getrennten Plateauwagen, welche durch eine eiserne Brücke mit einander verbunden sind. Jeder Wagen besitzt vier Druckgestelle und ruht daher die Kanone auf 16 Achsen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Melpomene" von Calcutta.) Dieser Dampfer von 1848 Tonnen Gehalt ist am 10. Jänner nach 40tägiger Fahrt mit 4 Passagieren und 431 Gewichtstonnen Ladung von Calcutta in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Calcutta 5075 kg Ingwer, 7206 kg Schellack, 59.429 kg Tamarinde (hievon 46.944 kg für Venedig), 90.741 kg Häute (darunter 41.615 kg für Venedig), 42.173 kg Indigo, 50.750 kg Ricinusölsamen für Venedig; aus Aden 32.378 kg Gummi, 1218 kg Häute, 10.251 kg Perlmutter, 9541 kg Kaffee, 29.384 kg Weihrauch, 1775 kg Myrrhen; aus Suez 6576 kg Gummi, 2500 kg Quassia; aus Port Said 26.670 kg Indigo, 1500 kg Gedärme, 750 kg Häute, 8250 kg Thee, 17.025 kg Zinn, 58.209 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 953.877 fl. ö. W.

Deutsches Reich. (Schiffsverkehr in Berlin im Jahre 1891.) Nach der amtlichen Statistik des Deutsches Reiches sind im Gegenstandsjahre in Berlin insgesammt 46.599, darunter 46.082 deutsche und 517 österreichische Schiffe angekommen, 45.754 Schiffe, darunter 45.573 deutsche und 181 österreichische von dort abgegangen, endlich 4215 Schiffe durch Berlin durchgegangen.

Von den angekommenen Schiffen landeten 24.071, darunter 23.611 deutsche und 460 österreichische in der Bergfahrt, 22.517, davon 22.471 deutsche und 57 österreichische in der Thalfahrt. Abgegangen sind zu Thal 22.728 Schiffe, darunter 22 586 deutsche und 142 österreichische, bergwärts aber 23.026 Schiffe, davon 22.987 deutsche und 39 österreichische.

An Gütern wurden zugeführt 4.790.059 t, und zwar bergwärts 2,764.427 t, thalwärts 2,025.632 t, abgefahren 396.668 t, davon zu Berg 134.327 t, zu Thal 262.341 t, durchgeführt 437.012 t, nämlich bergwärts 145.927 t, thalwärts 291.085 t. Im Einzelnen sind zu erwähnen unter den bergwärts angefahrenen Gütern: 1.366.184 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 227.328 t weiche Schnittwaare, 159.154 t Steine und Steinwaaren, 135.839 t Steinkohle, 96.448 t Weizen, 82.430 t Roggen, 27.267 t Hafer, 6481 t Gerste und 33.336 t anderes Getreide, sowie Hülsenfrüchte, 94.586 t weiche Brennholzscheite, 65.945 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 58.807 t Petroleum und andere Mineralöle, 53.917 t Mehl und Mühlenfabrikate, 36.276 t fette Oele und Fette, 35,136 t Cement, Trass und Kalk, 30.154 t frisches und getrocknetes Obst, 26.577 t Roh- und Brucheisen, 23.400 t Braunkohlen, 17.375 t harte Schnittwaare, 16.598 Thonwaaren, Steingut und Porzellan, 13.890 t harte Brennholzscheite, 12.893 t Zucker, Melasse und Syrup, 12.078 t Fische, 9080 t Stroh und Heu, 8153 t Coaks, 8468 t unendle Metalle, ausser Eisen roh und in Bruch, 7698 t Kaffee, Kaffeesurrogate und Cacao, 7631 t Branntwein, 6877 t Farbholz, 6488 t weiche Stämme, 5935 t Pech, Theer, Harze aller Art, Asphalt, 5586 t Salpeter, Salz und Schwefelsäure, 5382 t harte Stämme, 5096 t Wein; unter den thalwärts angefahrenen Gütern: 795.661 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 607.761 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 232.748 t Steinkohlen, 121.658 t Cement, Trass und Kalk, 93.895 t Steine und Steinwaaren, 58.337 t weiche Brennholzscheite, 22.859 t Mehl und Mühlenfabrikate, 15.133 t Hafer, 8914 t Braunkohlen, 8832 t frisches und getrocknetes Obst, 7801 t weiche Stämme, 6998 t unedle Metalle, ausser Eisen roh und als Bruch, 6688 t Zucker, Melasse und Syrup, 6100 t Weizen und Spelz; unter den bergwärts verschifften Gütern: 50.842 Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 13.475 t Düngemittel, 8074 t frisches und getrocknetes Obst, 7800 t Weizen und Spelz; unter den thalwärts verschifften Gütern: 49.096 Weizen und Spelz, 22.523 t Mehl und Mühlenfabrikate, 22.303 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 12.829 t Fastage, Fässer, Kisten und Säcke, 10.979 t Lumpen aller Art, 10.388 t Düngemittel aller Art, 10.309 t frisches und getrocknetes Obst, 7840 t fette Oele und Fette, 7820 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 7730 t Branntwein, 6972 t Holzwaaren und Möbel, 6375 t Roh- und Brucheisen, 5623 t Roggen, 5151 t weiche Schnittwaare, 5079 t verarbeitetes Eisen; unter den bergwärts durchgefahrenen Gütern: 36.615 t Steinkohlen, 22.396 t Steine und Steinwaaren, 13.761 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren, 11.006 t Oelsaat, 10.450 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 8694 t Steinkohlen, 5955 t Mehl und Mühlenfabrikate, 5254 t Cement, Trass und Kalk; unter den thalwärts durchgefahrenen Gütern: 146.900 t Steine und Steinwaaren, 73.921 t Steinkohlen, 25.348 t Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren, 11.179 t Braunkohlen, 6782 t Erde, Lehm, Sand, Kies und Kreide, 5808 t weiche Stämme.

Russland. (Mittheilungen für Schiffführer.) Die hydrographische Oberverwaltung bringt auf Grund der Berichte der Schiffahrts-Localinspection den Schiffführern zur Kenntniss, dass

1. Im Schwarzen Meere, an der Mündung des Flusses Dniepr, ist das Sburjewer Fahrwasser anlässlich der eingetretenen kalten Witterung ab 14. November 1892 mit den winterlichen Warnungszeichen „Sparren" an Stelle der während der diesjährigen Navigation dort gewesenen „Baken" versehen.

2. Im Schwarzen Meere, im Hafen von Odessa, werden bei Nacht während der Winterzeit auf dem Endpunkte des im Bau begriffenen Naftadammes (auf der Sandbank) zwei vertical übereinander aufgestellte rothe Laternen angezündet. Die mittlere Höhe derselben über dem Meeresspiegel beträgt 20 Fuss.

3. Im Schwarzen und Asow'schen Meere haben die schwimmenden Leuchtthürme anlässlich des eingetretenen winterlichen Wetters ihre Beleuchtung eingestellt und sind von den Ständern abgenommen worden.

Havaï. (Hafen von Honolulu.) Laut amtlicher Mittheilung ist der Hafen von Honolulu, welcher bis vor Kurzem nur für Schiffe mit einem Tiefgang von höchstens 22 englischen Fuss zugänglich war, nunmehr in den Stand gesetzt worden, Fahrzeuge aufzunehmen, welche bis zu 30 engl. Fuss Tiefgang haben. Die havaïsche Regierung hat mit einem erheblichen Kostenaufwande die Einfahrt zum Hafen von 22 engl. Fuss auf 30 engl. Fuss vertiefen lassen, so dass gegenwärtig die grössten Dampfer mit Sicherheit die vor dem Hafen liegende Barre passiren können. Die Fluth vergrössert bei Hochwasser die Tiefe der Einfahrt um 1½ bis höchstens 3 engl. Fuss. Die Länge der Hafeneinfahrt beträgt 1150 engl. Fuss, die Breite derselben 200 Fuss. [H.-M.-Z. 6497.]

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn - Betriebs - Reglement. (Ablehnung von Abänderungsanträgen.) Ueber eine dem Handelsministerium mitgetheilte Absicht eines Vereines auf Stellung von Abänderungsanträgen zum neuen, mit 1. Jänner 1893 in Wirksamkeit getretenen Eisenbahn-Betriebs-Reglements wurde derselbe darauf aufmerksam gemacht, dass eine meritorische Abänderung des dem Betriebs-Reglement zu Grunde liegenden internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vor dem Eintritte in die im Art. 59 desselben nach 3 Jahren vorgesehene Revision ausgeschlossen erscheint, daher auch vor diesem Zeitpunkte eine Abänderung des auf den Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens basirenden internen Betriebs-Reglements den erheblichsten Anständen begegnen müsste. Jedenfalls dürfte es sich vor Erstattung von Abänderungsanträgen empfehlen, zunächst einen entsprechenden Zeitraum vorüber gehen zu lassen, um vorerst ausreichende Er-

fahrungen über die praktische Anwendnng der Bestimmungen des neuen Betriebs-Reglements zu sammeln, in welcher Hinsicht die Art der Handhabung und die Seitens der Bahnverwaltungen geübte mehr oder weniger coulante Vorgangsweise für die Verfrächter von wesentlichem Einflusse ist. In letzterer Richtung dürfte daher unter den obwaltenden Umständen der zunächst entscheidende Punkt zu finden sein, um den Interessen der Verfrächter mit Erfolg zu dienen und ist das Handelsministerium bereit, einschlägige Anregungen in Erwägung zu ziehen und gegebenen Falls mit seinem Einfluss zu unterstützen.

[3. Februar, Z. 5312.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Neue directe Schnellzugsverbindung Wien—Mailand—Genua.) Die lange angestrebte kürzeste directe Schnellzugsverbindung nach Genua mit dem von Wien (Westbahnhof) abgehenden Abendschnellzuge gelangt in Folge Fahrplanänderungen auf den Adriatischen Eisenbahnen mit 13. Februar 1893 zur Einführung. Es wird nunmehr mit dem Zuge Wien (Westbahnhof) ab 9 Uhr Abends via Pontafel, Mailand schon um 7 U. 50 M. Abends, Genna um 11 U. 30 M. Nachts (also nach nnr 23, resp. 26½stündiger Fahrtdauer) erreicht. Für diese Route kann mit Vortheil der directe Schlafwagen Wien—Venedig—Rom mit gewöhnlichen Coupés I. und II. Classe, sowie mit Schlafplätzen I. (von Wieu bis Pontafel auch II.) Classe bis Venedig benützt werden.

— (Orient-Expresszugsverkehr.) DerVerkehr östlich Wien wurde am 9. Februar wieder aufgenommen und verkehren somit nebst den täglichen Fahrten zwischen Wien nnd Paris an den betreffenden Tagen die Orient-Expresszüge directe in beiden Richtungen zwischen Paris und Bukarest, bezw. über Belgrad bis Mustafa Pascha, von wo die Weiterbeförderung der Reisenden bis, resp. von Constantinopel mittelst Specialzug erfolgt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XVII. Stückes.) Das am 3. Februar herausgegebene XVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2074: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 29. Jänner 1893, Z. 2824, betreffend die Auf- und Abgabe von mit Viehpässen gedeckten Schweinesendungen einheimischer Provenienz in solchen Eisenbahnstationen, welche nicht als Vieh-Ein- und Ausladestationen bestimmt sind.

Nr. 2075: Bekanntmachung des königl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 30. Jänner 1893, betreffend die Einfuhr von lebenden Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus Oesterreich-Ungarn nach Sachsen.

Nr. 2076: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 28. Jänner 1893, Z. 10.820, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in den Gerichtsbezirken Wesely, Lomnitz und Počatek.

(Inhalt des XVIII. Stückes.) Das am 4. Februar herausgegebene XVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2077: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 28. Jänner 1893, Z. 1500, betreffend das Verbot des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in der Station Hliboka.

— (Inhalt des XIX. Stückes.) Das am 6. Februar herausgegebene XIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2078: Landespolizeiliche Anordnung des königl. preussischen Regierungspräsidenten zu Breslau vom 31. Jänner 1893, Z. 55, betreffend die Einfuhr von Pferden, Rindern, Schweinen und Schafen aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 2079: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Liegnitz vom 30. Jänner 1893, Z. 59, betreffend die Einfuhr von Pferden, Schafen, Rindern und Schweinen aus Oesterreich-Ungarn.

— (Inhalt des XX. Stückes.) Das am 10. Februar herausgegebene XX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2080: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 4. Februar 1893, Z. 15.045, betreffend die Aufhebung des Verbotes des Verkehres mit Klauenthieren in den Gerichtsbezirken Budweis, Frauenberg, Lischau, Krumau und Jičin.

Nr. 2081: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 5. Februar 1893, Z. 8590, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus Bayern nach Böhmen längs der Grenze der politischen Bezirke Eger, Plan und Tachau.

Nr. 2082: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 5. Februar 1893, Z. 871, betreffend die Wiedergestattung der Ausfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Kimpolung und Suczawa.

Nr. 2083: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 2. Februar 1893, Z. 2588, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Krain, Galizien, der Bukowina, Schlesien, Mähren, Böhmen, Nieder- und Oberösterreich, sowie aus Ungarn nach, bezw. durch Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2084: Kundmachung der kgl. croatisch-slavonisch-dalmatinischen Landesregierung, Abtheilung für Inneres, vom 4. Februar 1893, Z. 3559, betreffend die thierärztliche Beschau der auf Eisenbahn- und Schiffsstationen zur Ein- oder Ausladung gelangenden Transporte von Klauenthieren.

Nr. 2085: Bekanntmachung des Hamburgischen Senats vom 13. Jänner 1893, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Ein- und Durchfuhr von Schweinen, Schafen und Ziegen aus Oesterreich-Ungarn.

Literatur.

Eisenbahn-Jahrbuch der österreichisch-ungarischen Monarchie. Von Ignaz Konta, k. k. Regierungsrath, General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und General-Secretär der Mährischen Grenzbahn. Wien 1892. Spielhagen & Schurich.

Etwas über ein Jahr ist seit dem Erscheinen der ersten Abtheilung des einundzwanzigsten Jahrganges (des zehnten der neuen Folge) des Jahrbuches verflossen und schon liegt uns die zweite, 35 Bogen starke Abtheilung vor.

Dieselbe behandelt in genauer übersichtlicher Darstellung alle Verhältnisse der nicht schon im ersten Theile besprochenen Eisenbahn-Unternehmungen nach der Reihenfolge des Alters der Stammlinien. Es sind dies nicht weniger als 63 Bahn-Unternehmungen, worunter die kgl. Ungarischen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen mit 32 Linien aufgezählt, so dass im Ganzen 95 Bahnen besprochen erscheinen.

Der nunmehr vollständig vorliegende XXI. Jahrgang des Eisenbahn-Jahrbuches, welcher um 16·7 Bogen stärker ist, als der letztvorausgegangene Jahrgang, behandelt auf 1048 Seiten in der bisherigen ausführlichen Weise und systematischen Anordnung alles Wissenswerthe von 160 Eisenbahnen, und zwar die geschichtlichen Vorkommnisse, sowie das Gebiet, die Leistungen und Ergebnisse des Betriebes, die finanziellen Verhältnisse, dann die vorgekommenen Rechtsangelegenheiten unter Beigabe der betreffenden Erkenntnisse, und rücksichtlich der ganz neuen Unternehmungen alle wichtigsten Momente der Gründung und Concessionirung, wobei auch die wesentlichsten Bestimmungen der Concessions-Urkunden und Concessions-Bedingnisse mitgetheilt sind.

Eine zwei Jahre (1887 und 1888) umfassende Fortsetzung der Curstabellen bildet wieder den Schluss dieses Buches.

Wir wollen der Hoffnung Ausdruck geben, dass sowohl die staatlichen, als auch die privaten Eisenbahn-Unternehmungen den Verfasser dieses sehr verdienstvollen Werkes auch in Hinkunft bereitwilligst an die Hand gehen werden, um demselben die Fortsetzung des Jahrbuches zu ermöglichen, welches im nächsten Jahrgange abermals einen grösseren Zeitraum zusammenfassen und dadurch die Rückstände thunlichst ausgleichen soll.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 5. Februar d. J. dem in der Station Pardubitz der priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Verwendnng stehenden Schmiedegehilfen Franz Schimunek in Anerkennung seiner vieljährigen treuen und belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat den Hafen- und Seesanitäts-Deputirten in Curzola Emil de Grisogono zum Hafen- und Seesanitäts-Adjuncten ernannt.

Zum verantwortlichen Betriebsleiter nud Director der Localbahn Wien—Wiener-Neudorf der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen wurde der bisherige Inspector der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft und Leiter des von derselben bisher geführten Betriebes obiger Localbahn A. Pastorelli bestellt, und hat derselbe seine Functionen mit 1. Jänner 1893 übernommen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zu Theil II, Heft 1.

Am 1. März 1893 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. März 1892 giltigen Theil II, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnthen, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Linien Stadlau—Marchegg und Simmering—Bruck a. L.) einerseits, dann Stationen der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Localbahn Asch-Rossbach andererseits, in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Geänderte Tarifbestimmungen.
2. Besondere zusätzliche Bestimmungen zu den reglementarischen Bestimmungen.
3. Berichtigungen der allgemeinen Tarife.
4. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel.
5. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Lebensmittel und leere gebrauchte Emballagen in Eilfracht.
6. Aenderung, bezw. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 9 für Wein und Weinmost in Fässern.
7. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 39 für Talkerde und Talkstein, auch Speckstein; ferner Asbestine (Agalith, Nematolith).
8. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 41 für Cement.
9. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 46 für Bordsteine, Pflastersteine und Saumsteine.
10. Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 54 für Salz, Sud-, Stein-, See- und Kochsalz.
11. Einen neuen Ausnahmetarif Nr. 55 für Eistransporte.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1893. [143]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Tarif für den directen Personenverkehr.

Mit 1. April 1893 gelangt ein neuer Tarif für den vorstehenden Verkehr zur Ausgabe.

Der gleichnamige Tarif vom 16. Juni 1890, sowie der Nachtrag I vom 1. Mai 1892 werden hiedurch ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 kr. erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1893. [144]

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung des Nachtrages V zum Ausnahmetarife Nr. 1.

Unter Bezugnahme auf die in Nr. 6 dieses Blattes vom 17. Jänner 1893, Seite 105, enthaltene Kundmachung, die Einführung des IV. Nachtrages zu den vom 1. October 1891 giltigen Ausnahmetarife Nr. I für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der Ersten k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Umschlag in Wien oder Passau betreffend, wird bekannt gegeben, dass der Anhang auf Seite 10 des IV. Nachtrages am 1. März 1893 nicht in Kraft tritt, vielmehr der Anhang auf Seite 69 des Haupttarifes bis zum 14. März 1893 unverändert aufrecht bleibt und dass am 15. März 1893 ein V. Nachtrag zu dem vorerwähnten Tarife in Wirksamkeit tritt, welcher geänderte Frachtsätze für Wien (Praterquai) loco enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 14. Februar 1893. [145]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. März 1893 tritt je ein Nachtrag II zu den Heften 1, 2 und 3 des Tarifes für obenbezeichneten Verkehr in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen des Vorwortes und der besonderen Tarifbestimmungen, Einbeziehung von Stationen in den Classentarif, bezw. in die Ausnahmetarife Nr. 6 (Erze), Nr. 12 (Thon), Nr. 29 (Cement), Nr. 2 (Holz), sowie Aenderungen und Berichtigungen von Frachtsätzen.

Die Nachträge können durch die betheiligten Verbands-Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 13. Februar 1893. [146]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr.

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Mit 1. März 1893 tritt der Nachtrag II zum Tarife für obbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält:

Einführung eines neuen Artikeltarifes 18 (Valonea).
Ergänzung des Ausnahmetarifes 2 (Flachs etc.).
Ergänzung der Tarifvorschriften.

Exemplare dieses Nachtrages können durch die betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 14. Februar 1893. [147]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung eines neuen directen Personentarifes via Orló.

Mit 1. April 1893 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits via Orló zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. November 1890 aufgehoben wird.

Wien, am 10. Februar 1893. [148]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg und Liesing-Kaltenleutgeben.

Einführung neuer Kilometerzeiger und Tarife.

Mit 1. April 1893 treten in Kraft:

a) Ein neuer Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;
b) ein neuer Tarif für den Eil- und Frachtgüter-Transport auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;
c) ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden (als Gepäck) auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;

ferner neue Tarife sammt Kilometerzeigern für den Eil- und Frachtgüter-Transport auf der:

d) k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn;
e) Localbahn Spielfeld-Radkersburg;
f) Localbahn Radkersburg-Luttenberg und neue Tarife sammt Kilometerzeigern für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden (als Gepäck) auf der
g) k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr. Neustädter Bahn;
h) Localbahn Spielfeld-Radkersburg;
i) Localbahn Radkersburg-Luttenberg;

dann ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Personen auf der

k) Localbahn Liesing-Kaltenleutgeben;

welche Tarifbehelfe vom 17. März 1893 ab bei der gesellschaftlichen commerciellen Direction in Wien, sowie durch die Stationen bezogen werden können.

Mit dem Tage der Einführung der vorbenannten Tarifbehelfe werden gleichzeitig ausser Kraft gesetzt:

a) Der Kilometerzeiger der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vom Jahre 1877, bezw. die II. Auflage desselben vom Jahre 1887, einschliesslich des in demselben enthaltenen Kilometerzeigers der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn, sammt allen Nachträgen;
b) der Tarif der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 1. Juli 1890, einschliesslich der in demselben enthaltenen besonderen Bestimmungen für die Gebührenberechnung auf der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn, sammt allen Nachträgen;
c) der Ausnahmetarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden (als Gepäck) auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 1. September 1890 sammt allen Nachträgen;
d) der Ausnahmetarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden (als Gepäck) auf der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn vom 1. März 1891 sammt Nachtrag I;
e) der Tarif für die Beförderung von Feld-, Wald-, Eisenbahn- und Bergbau-Arbeitern auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (excl. der Localbahnen Liesing Kaltenleutgeben, Mödling-Hinterbrühl und Spielfeld-Radkersburg), ferner auf den Linien der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn und der Barcs-Pakrácer Bahn vom 1. October 1889;
f) die Ausnahmetarife für den Frachtgutverkehr zwischen Fiume loco einerseits und Triest S. B. loco andererseits via St. Peter vom 15. September 1888, sammt Nachtrag I;

ferner die Bestimmungen über die Anwendung des Südbahn-Tarifes für den Verkehr auf den Localbahnen:

g) Spielfeld-Radkersburg vom Jahre 1885 und
h) Radkersburg-Luttenberg vom Jahre 1890 sammt allen Nachträgen und
i) Tarif für den Anschlussverkehr zwischen den Stationen der Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg vom Jahre 1890 sammt Nachtrag I.

Wien, am 14. Februar 1893. [149]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlen- und Coaksverkehr nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc.

Aenderung in der Anwendung der Frachtsätze bis zum Schnittpunkte.

Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquettes und Coaks von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. kommen vom 1. März 1893 ab bis auf Weiteres die in den nachbezeichneten Tarifen, bezw. Tarifnachträgen für den Coursstand der österr. Währung von 1·65—1·70 Mk. = 1 fl. österr. Währung vorgesehenen Frachtsätze zur Berechnung:

1. Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc., Tarif vom 1. Jänner 1892.
2. Oberschlesischer Kohlentarif nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn (Strecke Wien—Startsch-Trebitsch, resp. Zellerndorf—Horn) vom 1. April 1890.

Wien, am 7. Februar 1893. [150]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Neue Tarifsätze.) Mit Wirkung vom 10. Februar 1893 wird die Station Maikammer der Pfälzischen Eisenbahnen in die Hefte II D und III D (Verkehr mit der Ostschweiz) der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife einbezogen. Ferner treten mit dem gleichen Zeitpunkt directe Frachtsätze für Petroleum und Naphta ab Frankfurt a/M., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a/Rh., Mannheim (Bad. Bahn), Mannheim (Neckarvorstadt) und Mainz nach Buchs, Station der Vereinigten Schweizerbahnen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt das Gütertarifbureau der General-Direction der grossh. Badischen Staatseisenbahnen in Carlsruhe.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
350	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eisen und Stahl, auch verzinkt, und zwar wie nachstehend: 1. Stab- u. Façoneisen (-Stahl) aller Art, ale: Achs-, Band-, Flach-, Fenster-, Gitter-, Niet-, Quadrat-, Rund-, Schlosser-, Schnitt-, Stangen-, T-, H-, U-, Winkel-, Zaineisen, resp. Stahl, Hufstäbe, Flammen aus Eisen und Stahl; 2. Platten u. Bleche, auch verzinnt, (Weissblech) und verbleit oder mit einer Legirung von Zinn und Blei überzogen, Schare und Streichbretter zu Pflügen, roh vorgearbeitet, ungelocht, ungeschliffen und ungeschärft; 3. Säulen 4. Constructionstheile ans gewalzten Platten nnd Stäben; 5. grobe Façonstücke, gegossen oder geschmiedet, über 100 kg Gewicht pro Stück, unverpackt od. nur theilweise verpackt, Roststäbe, unverpackt	Ustron	a) Wien Nordbahnhof, Floridsdorf-Donaufeld und Jedlesee transito b) Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	a) Verschieden b) 89·9 kr.	a) 76·2 kr. b) 77·2 kr.	a) Verschieden b) 12·7 kr.	Im Kartirungswege		
									kr.	kr.	kr.			
351	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Odrau	Standing	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	13·0	10·6	2·4	Im Kartirungswege		
				Fulnek					12·6	10·1	2·5			
				Wagstadt					6·7	4·0	2·7			
			Rübenschnitze und Saturationsschlamm	Standing	Odrau				11·7	9·3	2·4			
					Fulnek				11·3	8·8	2·5			
					Wagstadt				6·7	4·0	2·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
352	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Getreide	Toruócz Versecz Kosztolany	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. September 1892	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Theil III, Tarifheft 2 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. September 1892	kr. 55 128 58	kr. 49 122 52	kr. 6 6 6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, sowie Original-Frachtbriefe, welche Frachtdocumente einen Refactiestempel Seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
353	Oesterr. Nordwestbahn		Steine und Schotter des Specialtarifes 3	Lititz (Ausweiche zwischen Senftenberg und Pottenstein)	Luschtenitz	Bei Frachtzahlung für 10500 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe. N. W. B.	26·2 kr.	14·1 kr.	12·1 kr.	Im Kartirungswege		
354	Oesterr. Nordwestbahn		Steine	Wostroměř und Hořic	Prag Oe. N. W. B.	Auflegen mit Benützung des Hebekrahns durch die Arbeiter der Partei in Prag	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Tarif, Theil I	Krahngebühr in Kreuzern ö. W. 2	1	1	Im Kartirungswege		
355	Oesterr. Nordwestbahn		Strassenkehricht	Prag Oe. N. W. B.	Libňowes	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe. N. W. B.	19·1 kr.	10·4 kr.	8·7 kr.	Im Kartirungswege		
356	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	K. k. österr. Staatsbahnen	Petroleum	Neu-Sandez	Poprád-Felka	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1893	Local-Tarife		100 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
357	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Leer retourgehende Bierfässer	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Ungar.-Hradisch Stadt	Aufgabe als Frachtgut unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auflieferung der Sendungen in solchen Quantitäten, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt werden. Das Auf- und Abladen der Sendungen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verbandtarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1890	57·3 Kreuzer	40·7 Kreuzer	16·6 Kreuzer	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, wovon die ersteren nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Original-Frachtbriefe müssen von Seite der Auflieferungsstation die Bestätigung darüber tragen, dass die verwendeten Wagen nach ihrer Räumlichkeit vollständig ausgenützt, sowie dass das Aufladen durch Parteiorgane besorgt und von Seite der Empfangsstation, dass das Abladen durch Parteiorgane bewirkt worden ist
358	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Lundenburg	Kupferberg Sebastiansberg Sonnenberg Krima-Neudorf Priesen Rudig Schwaz-Kuttowitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 bestehenden tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, Theil III, Heft 1, giltig vom 1. Mai 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 124·2 122·4 122·0 120·8 112·0 112·2 106·1		Im Kartirungswege		
				Göding	Kupferberg Sebastiansberg Sonnenberg Krima-Neudorf Priesen Rudig Schwaz-Kuttowitz					128·6 126·8 126·4 125·2 116·4 117·1 110·5				
359	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classe II	Ungar.-Ostra	Vlarapass	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 40	kr. 32·8	kr. 7·2	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1894	
				Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik					38	31·2	6·8			
360	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli—Wöllan	Langholz	Heilenstein Frasslau	Cilli	Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif der Localbahn Cilli—Wöllan	Variabel	Pro Waggon 7 fl. für jeden beladenen Wagen u. 3 fl. für jeden nur als Schutzwagen eingeschobenen Waggon	Variabel	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
361	Eisenbahn Wien-Aspang		Kohle und Coaks	Wien E. W. A.	Simmering E. W. A und vice versa	Bei einer Gesammtverfrachtung von 12000 Tonnen bis 31. Juli 1893, worunter mindestens 6000 Tonnen Eisen und Eisenwaaren. Eisenbahnfahrzeuge und Räderpaare und 600 Tonnen Schnittholz zur Ueberführung kommen müssen. Unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des gemeinsamen Tarif-Theil I. Ausladung durch die Partei innerhalb 8 Tagesstunden bei sonstiger Zahlung einer Wagenverzögerungsgebühr von 5 kr. pro Stunde. Die Tagesstunden werden von 7 Uhr Früh bis 7 Uhr Abends gerechnet	Bis 31. Juli 1893	Local-Tarif Nachtrag I	3·0	2·0	1·0	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf schliessende Firma lautenden Frachtbriefe	
			Holz, Schnitt-, Brenn- und Bauholz, nicht über eine Wagenlänge reichend						Verschieden	2·0	Verschieden			
			Eisen und Eisenwaaren, ferner gusseiserne Räderpaare							3·0				
			Güter aller Art in Wagenladungen von mindest. 5000 kg							3·0				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 20. Wien, 18. Februar 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 5. Februar 1893, Z. 6654, an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als geschäftsführende Verwaltung in verschiedenen Tarifverbänden mit dem Auslande, betreffend die Herstellung thunlichster Uebereinstimmung der Zusatzbestimmungen zu den reglementarischen Vorschriften in den Tarifen, Theil I.

Bei der aufsichtsbehördlichen Prüfung der aus Anlass der Activirung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr Seitens der verschiedenen Eisenbahnverbände für den Verkehr mit dem Auslande ausgegebenen Tarife, Theil I, enthaltend die reglementarischen Bestimmungen, hat sich speciell in Folge der verschiedenartigen Textirung der Zusatzbestimmungen eine Reihe von Anständen ergeben, deren Beseitigung ohnehin zum Theile eine Neubearbeitung dieser Tarife erforderlich machen dürfte.

Im Hinblicke hierauf und nachdem es dringend wünschenswerth ist, dass der durch die Einheitlichkeit des internationalen Uebereinkommens erzielte Vortheil nicht durch verschiedenartige Zusatzbestimmungen wieder beeinträchtigt werde, soferne nicht etwa specielle Verhältnisse innerhalb der einzelnen Verbände eine besondere Berücksichtigung unbedingt erfordern, wird die k. k. General-Direction eingeladen, im Geltungsbereiche des internationalen Uebereinkommens bei den an den verschiedenen Verbänden betheiligten Bahnverwaltungen die Neuredigirung von für alle diese Verbände thunlichst übereinstimmenden Zusatzbestimmungen in Anregung zu bringen.

Hiebei wird bemerkt, dass im Interesse der Vereinfachung und besseren Uebersichtlichkeit der Tarife es sich vielleicht empfehlen dürfte, solche Zusatzbestimmungen, welche z. B. lediglich die Gütermanipulation in den Versandt- bezw. Empfangsstationen betreffen und den Verfrächtern aus den Local-Gütertarifen der bezüglichen Bahnen ohnehin bekannt sind, nicht aufzunehmen.

Ueber das Resultat der hierüber mit den betheiligten Bahnverwaltungen gepflogenen Verhandlungen wolle nach deren Abschluss die k. k. General-Direction anher berichten.

Wien, am 5. Februar 1893.

Für den k. k. Handelsminister:
Wittek m. p.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 8. Februar 1893, betreffend die Anwendung der bestehenden Zuschlagsfrist für die Strecke Vysočan—Prag der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn auch im internationalen Verkehre.

Das Handelsministerium hat auf Grund des Einführungs-Erlasses zum neuen Betriebsreglement und zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 10. December 1892, Z. 56.001, Abschnitt III, P. 4 (Vrdgs.-Bl. Nr. 143 ex 1892) der Böhmischen Nordbahn gestattet, dass für die Strecke Vysočan—Prag im Transitverkehre via Prag (B.N.B.) bis auf Weiteres im Sinne des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, Punkt 3, auch im internationalen Verkehre die mit Erlass vom 9. September 1884, Z. 31.993, genehmigten Zuschlagsfristen zur Anwendung gelangen dürfen.

Wien, am 8. Februar 1893. Z. 6262.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Die Erfolglassung eines gemäss § 34 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, zu Gerichtshanden erlegten Entschädigungsbetrages kann ganz oder theilweise nur auf Grund eines vom Gerichte zu erlassenden Zuweisungsbescheides begehrt werden.

(Entscheidung vom 6. October 1892, Z. 11.592.)

Josef H. suchte beim k. k. Bezirksgerichte Neugedein um Erfolglassung eines Theilbetrages per 115 fl. 61 kr. von der gerichtlich erliegenden Entschädigungssumme per 231 fl. 22 kr. für eine zum Baue der Böhmisch-mährischen Transversalbahn enteignete und thatsächlich verwendete Grundfläche mit der Motivirung an, dass er bei der executiven Erstehung der Realität, von welcher diese Grundfläche theilweise abgetrennt war, auch das Recht auf den entsprechenden Theil der Entschädigung erworben habe.

Bei der über dieses Begehren abgehaltenen Einvernahme der Interessenten willigten dieselben in die Erfolglassung des erwähnten Theilbetrages an H. nicht ein, und das k. k. Bezirksgericht Neugedein wies in Folge dessen mit Bescheid vom 24. Juni 1892, Z. 4396, das Erfolglassungsgesuch des H. zurück und verwies denselben auf den Rechtsweg.

Das k. k. Oberlandesgericht Prag gab mit Decret vom 2. August 1892, Z. 17.960, dem gegen diesen Bescheid von H. eingebrachten Recurse mit der Motivirung keine Folge, dass der Anspruch des Recurrenten durch den Widerspruch der anderen Interessenten ein streitiger geworden sei, und daher über denselben im ausserstreitigen Verfahren nicht erkannt werden könne, deshalb sei die Verweisung des Recurrenten auf den Rechtsweg nach Abs. 7 des § 2 des Gesetzes vom 9. August 1854, R.-G.-Bl. Nr. 208, mit Recht erfolgt, ohne dass es nöthig war, die Personen zu bezeichnen, gegen welche er seine Klage zu richten habe. Dies zu erwägen sei ganz seine Sache.

Der k. k. Oberste Gerichtshof wies mit Entscheidung vom 6. October 1892, Z. 11.592, den von H. ergriffenen ausserordentlichen Revisionsrecurs zurück. Denn nach § 34, al. 2, des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. Nr. 30, habe die Befriedigung der Ansprüche auf den anlässlich der Enteignung einer Grundfläche zu Eisenbahnzwecken zu Gericht erlegten Entschädigungsbetrag nach den Bestimmungen über die Vertheilung des bei einer zwangsweisen Versteigerung erzielten Kaufpreises zu erfolgen, weshalb die Erfolglassung des Entschädigungsbetrages oder eines Theiles desselben nur auf Grund des diesfälligen Zuweisungsbescheides begehrt werden könne.

Da nun im vorliegenden Falle die gerichtliche Zuweisung des in Rede stehenden Entschädigungsbetrages bisher nicht erfolgte, und die versuchte Einigung der Interessenten nicht erzielt wurde, so könne in der Verweigerung der Erfolglassung an den Recurrenten weder eine Nichtigkeit, noch eine offenbare Acten- oder Gesetzwidrigkeit gefunden werden.

Da jedoch vorliege, dass die im vorcitirten § 34 vorgesehene Zuweisung nicht erfolgt sei, so werde dem k. k. Bezirksgerichte in Neugedein verordnet, diesfalls, und zwar bezüglich des ganzen Betrages die sämmtlichen Interessenten zu vernehmen und sodann mit der Zuweisung vorzugehen.

Inland.

Parlamentarisches.

In der Sitzung des Budget-Ausschusses des Abgeordnetenhauses vom 14. Februar wird aus dem Etat des Handelsministeriums das Capitel „Staatseisenbahnwesen“ in Berathung gezogen.

Bei Titel „Staatseisenbahnbau“ plaidirt Abg. Lupul für den Bau einer Localeisenbahn von Hliboka nach Sereth und von Luzau nach Zaleszczyki im Anschlusse an die zu erbauenden podolischen Bahnen.

Abg. Dr. Menger hebt hervor, dass sehr gewichtige volkswirthschaftliche und social-politische Interessen dafür sprechen, dass gleichförmig in allen Ländern der Bau von Localbahnen unterstützt werde. Redner verlangt, dass die Regierung sich an die Spitze einer Action stelle, dass vor Allem das nöthige Geld zu den Trassirungen auf Staatskosten verwendet werde und dann Pläne aufgestellt werden und nicht die Entwicklung des Localbahnensystems dem Zufalle überlassen werde. Uebrigens sei eine Berücksichtigung aller Kronländer nöthig.

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem verweist auf seine detaillirten Ausführungen im Eisenbahn-Ausschusse über die Methode des Vorgehens der Regierung bei der Sicherstellung von Localbahnen und bespricht insbesondere die in den letzten Jahren im grösseren Umfange durch Staatsorgane vorgenommenen Trassirungsarbeiten. Dem Abg. Dr. Menger gegenüber erörtert der Herr Minister die Gründe der langsameren Entwicklung des Localbahnwesens in einzelnen unserer Länder und verweist hiebei namentlich auf die im Kreise der Localinteressenten leider vielfach zu Tage getretene Voreingenommenheit gegen die Anwendung des Schmalspursystems. Der Herr Minister gibt schliesslich Auskunft über den Stand der angeregten Bahnprojecte in Schlesien und der Bukowina. Bezüglich der letzteren seien in Gewärtigung concreter Anträge der Interessenten Studien eingeleitet.

Capitel „Staatseisenbahnbau“ wird nach den Regierungsziffern angenommen.

Bei Capitel „Staatseisenbahnbetrieb“ besprechen die Abgeordneten Dr. Exner und Mauthner Gebrechen des neuen Betriebsreglements bezüglich der Instradirung, der Bestrafung aus Anlass des Uebergewichtes, der Reclamationsfrist und der telegraphischen Instradirungsaufträge.

Regierungsvertreter Se. Excellenz Sectionschef Dr. Ritter von Wittek bespricht eingehend die in Bezug auf das im Anschlusse an das Berner Transportrecht mit 1. Jänner d. J. eingeführte Eisenbahn-Betriebs-Reglement vorgebrachten Beschwerden, welche zum Theile auf die Neuheit der Reglementsbestimmungen und die geringe Vertrautheit der betheiligten Geschäftskreise mit den wichtigen Vortheilen des neuen Regimes zurückzuführen seien. Das Handelsministerum sei bemüht, auf die Eisenbahnverwaltungen in dem Sinne einzuwirken, dass dieselben durch eine coulante Handhabung des Reglements den Wünschen der Geschäftswelt soweit nur immer thunlich entgegenkommen.

Abg. Lupul bespricht den Wirkungskreis des in Czernowitz bestehenden Bahnbetriebsamtes und fordert im Interesse des Handels und des Verkehres in der Bukowina die Errichtung einer Betriebs-Direction. Geichzeitig verlangt er, dass zu den nothwendigen Arbeiten und Bedürfnissen der Bahnen in der Bukowina nur einheimische Producenten und Gewerbetreibende herangezogen werden.

Abg. Dr. Menger stellt an die Regierung die Anfrage, wie es mit der Verstaatlichung der Mähr.-schlesischen Centralbahn stehe, welche Schlesien und Mähren dringend wünschen und bezüglich deren schon der schlesische Landtag durch eine Reihe von Jahren Resolutionen gefasst habe. Redner bespricht dann einige Verkehrsübelstände auf den Staatsbahnen.

Abg. Dr. Kaizl stellt die Frage, ob es wahr sei, dass sich der Arlberg-Tunnel in sehr schadhaftem Zustande befinde, so dass nur ein Geleise befahrbar sei, ferner, wie es mit der beschädigten Stelle hinter Langen stehe. Hierauf bespricht Redner die im vorigen Jahre erfolgte Tarifreform. Er wünscht eine solche Erhöhung der Tarife, dass dadurch das gegenwärtige Deficit des Staatsbahnbetriebes gedeckt und das Princip desselben nicht gefährdet werde.

Abg. Dr. Heilsberg findet es, obwohl er nicht die Besorgniss hegt, dass die fiscalischen Tendenzen des Abg. Dr. Kaizl bei der Regierung Nachahmung finden dürften, bedenklich,

solche Ausführnngen unerwidert zu lassen. Die weiter erhöhten Tarife hätten nur die Folge, dass die Bahnen noch weniger zu verfrachten hätten, weil die Bedeckung der Production durch diese hohen Tarife verderblich für die Volkswirthschaft, also auch die Eisenbahnen, somit den Fiscus schädigen würde.

Abg. Dr. Graf Piniński erklärt sich für die Annahme der Ziffern der Regierungsvorlage. Die ungünstigen Resultate des Vorjahres in Bezug auf die Einnahmen der Staatsbahnen seien vorwiegend ungünstigen Exportverhältnissen znzuschreiben, die hoffentlich bei rationeller Handelspolitik vorübergehende sein werden. Die Parteigenossen des Redners wollen in der eingeführten Erhöhung der Frachtentarife nicht eine bleibende Massregel erblicken und erwarten eine Aenderung zum Besseren im Falle einer Besserung des Staatshaushaltes. Jedenfalls würden sie sich gegen jede weitere Tariferhöhung mit Entschiedenheit erklären. Weiter führt der Redner Klage über mangelhafte Beschaffenheit der Waggons galizischer Bahnen und verlangt Erleichterung für den Viehtransport aus Galizien nach Wien.

Se. Excellenz Präsident der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Dr. Ritter von Biliński bespricht vorerst die speciellen Angelegenheiten, welche mit dem Budget nicht unmittelbar im Znsammenhange stehen. Der Grund der vorgebrachten Klage, dass Gepäck, welches in Gastein aufgegeben werde, auch für diejenigen Reisenden, die über die Südbahn fahren, im Westbahnhof anlange, sei darin zu suchen, dass der betreffende Reisende es jedenfalls unterliess, anzugeben, in welcher Richtung das Gepäck zn gehen habe. Dem Verlangen, dass die Schnell- nnd Expresszüge in Hall anhalten mögen, stehen principielle Rücksichten entgegen; speciell bei Hall bestehe noch die Schwierigkeit, dass es sich auf der Peagestrecke befinde. Gegen die Errichtnng einer Betriebs-Direction in Czernowitz sprechen sowohl gesammtstaatliche, als auch betriebstechnische Rücksichten; denn Czernowitz liegt nicht concentrisch, und es empfehle sich nicht, an der Grenze des Reiches eine Betriebs-Direction zn activiren; dagegen sei die Regierung bereit, den Wirkungskreis des Betriebs-Inspectorates in Czernowitz in ziemlich ausgedehntem Masse zu erweitern; gegenwärtig sei schon der Wirkungskreis des Betriebs-Inspectorates insofern vergrössert worden, als demselben die selbstständige Telegraphen- und Verkehrscontrole unterstellt wurde.

Was den Wunsch betrifft, dass die Mastochsen aus Galizien nm einen Tag früher verladen werden dürfen, so seien nach langen Verhandlungen mit den betheiligten Bahnen Mittwoch nnd Donnerstag als diejenigen Tage bestimmt worden, an welchen geladen werden müsse. Diese Tage reichen auch in normalen Zeiten aus, im Winter könne es allerdings vorkommen, dass das Vieh in Folge von Verspätungen nicht rechtzeitig anlange, allein durch das lange Fahren werde das Vieh oft so elend, dass es im Interesse der Producenten, sowie der Händler liege, das Vieh 24 Stunden ausruhen zu lassen, nm es in besserem Zustande auf den Markt zu bringen.

Die Klagen über den schlechten Zustand der Personenwagen in Galizien seien, namentlich was die Carl Ludwig-Bahn betrifft, nicht begründet, denn es wurden in letzterer Zeit 55 neue, schön ansgestattete dreiachsige Wagen mit Gasbeleuchtung anf die Strecken der Carl Ludwig-Bahn expedirt; auf der Transversalbahn seien die Wagen allerdings nicht so hübsch ausgestattet, Seitens der Staatsbahnverwaltung werde jedoch dafür Sorge getragen, dass jeder Wagen auf seine Qualität untersucht nnd, wenn nöthig, der erforderlichen Reparatur unterzogen werde. Die galizischen Betriebs-Directionen haben auch für die Instandhaltung der Wagen ein höheres Jahrespauschale als die übrigen Betriebs-Directionen.

Auf die Bemerkung des Abg. Dr. Kaizl, dass im Arlberge nnr auf einem Geleise gefahren werde und der Tunnel sich in schlechtem Zustande befinde, erklärt es Redner für unzulässig, dass ans einer vorübergehenden Erscheinnng der Schluss auf den Zustand des Arlberg-Tunnels überhaupt gezogen werde. Es sei allerdings richtig, dass im vorigen Jahre einige Ringe im Tunnel schadhaft geworden sind, die Bewachung und Beobachtnng des Tnnnels sei aber eine ausserordentlich genaue, so dass die schadhaften Stellen sofort entdeckt wurden. Pflicht der General-Direction war es, diese schadhaften Stellen sofort zu repariren, wiewohl für derartige Auslagen im Budget keine Bedeckung vorhanden war. Im Laufe des vorigen Sommers wurden diese Reparatnren im Arlberg-Tunnel vorgenommen, und um sie vorznnehmen und den Verkehr nicht zu behindern, musste ein Geleise für den allgemeinen Verkehr abgesperrt nnd für Materialzüge eingerichtet werden; im Sommer wurden die Reparaturen beendigt; der Zustand des Tunnels ist ein guter nnd seither sind auch beide Geleise wieder für den Verkehr offen.

Redner bespricht sodann die im vorigen Jahre stattgefundene Rutschung bei Langen, wodurch grosse Objecte vernichtet wurden. Um den Verkehr ein für alle Mal zu sichern, habe die Regierung angeordnet, dass eine vollständige Trassenverlegung in den Berg hinein stattfinde.

Präsident Dr. Ritter v. Biliński gelangt nun zur Besprechung der Tarif- und Budgetfrage. Bei der Erhöhung der Tarife sei das Bestreben der Regierung, die Mitte zwischen den volkswirthschaftlichen und finanziellen Interessen zu finden; aus der Erhöhung der Tarife könne der Regierung kein Vorwurf gemacht werden, sie sei dabei auch ausserordentlich vorsichtig vorgegangen, weil derartige Aenderungen die Volkswirthschaft ungemein schädlich berühren und speciell zur Zeit der Tariferhöhung im Jahre 1892 eine Depression des Verkehres vorhanden war, sich daher in diesem Zeitpunkte die Erhöhung noch fühlbarer machte. Dabei wurde im Auge behalten, dass der Nahverkehr verhältnissmässig am leichtesten eine Tariferhöhung verträgt, wogegen der Fernverkehr und der Export nicht tangirt werden sollten. Der heurige Ausfall in den Einnahmen könne für eine Tarifmassnahme nicht entscheidend sein, weil der Ausfall nicht allein durch die niedrigeren Tarife, sondern auch durch die Depression des Verkehres entstanden ist. Es wurde eben auf längere Strecken zu wenig verführt.

Welche Taktik in der Zukunft eingeschlagen werden soll, lasse sich heute schwer beantworten. Die Staatseisenbahn-Verwaltung werde weiter trachten, die Mitte zwischen volkswirthschaftlichen und finanziellen Interessen zu finden, und lieber vorsichtig vorgehen, um die Volkswirthschaft nicht zu schädigen.

Das Budget anbelangend, gibt Redner zu, dass speciell die eingestellte Ziffer im Vergleiche zum Vorjahre eine verhältnissmässig grosse ist, es sei jedoch zu berücksichtigen, dass dieses Budget im Frühjahre vorigen Jahres gemacht wurde, wo man noch nicht wissen konnte, dass der Ausfall im vorigen Jahre ein so hoher sein wird, wie er thatsächlich gewesen ist; daraus folge aber nicht, dass man pro 1893 eine Erhöhung der Einnahmen nicht voraussetzen könne.

Dem Hinweise darauf, dass die Selbstkosten die Verzinsung mit enthalten sollen, begegnet Redner damit, dass eine Tarifpolitik nicht nach einer gewissen Schablone durchgeführt werden kann, denn jede Tarifpolitik müsse individualisiren, und dies sei auch das Argument, welches man für die vollzogene Tariferhöhung anführen müsse.

Redner gibt zu, dass die Statistik einen ausserordentlichen Werth habe, allein er macht aufmerksam, dass eine Statistik, wie sie von einigen Vorrednern verlangt werde, aufgebaut auf eine Statistik der Stationen, ausserordentlich viel, nicht einige Tausende, sondern viele Hunderttausende kosten würde, denn es müsste dann nicht nur das Stationspersonal, sondern auch das Personal in der Centrale bedeutend vermehrt werden. Insolange nicht die finanziellen Verhältnisse der Staatsbahnen erstarkt sind, könne auf die Schaffung einer Stationsstatistik, welche nur die eigentliche richtige Grundlage bilden kann, nicht eingegangen werden. Schliesslich bemerkt Redner, dass die Staatsbahn-Verwaltung das Entstehen von Localbahnen unterstütze und mit denselben Betriebsverträge abschliesse; ihr Bestreben sei auch dahin gerichtet, dass dieselben billig und einfach verwaltet werden.

Nachdem noch Abg. Dr. Kaizl gesprochen, werden die in Capitel „Staatseisenbahnbetrieb“ eingesetzten Ziffern angenommen und wird die Sitzung geschlossen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Ankauf einer Trafik- und Cantinenbude in der Station Jedlesee.) Anlässlich der Zurücklegung des Geschäftes Seitens der Trafikantin hat die Bahnverwaltung die in der Station Jedlesee bestehende Trafik- und Cantinenbude käuflich an sich gebracht. [27. Jänner, Z. 405.]

— (Krahnschuppen in der Station Korneuburg.) Zur Herstellung eines Krahnschuppens in der Station Korneuburg wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [25. Jänner, Z. 4111.]

— (Geleise und Verladeplätze in Mähr.-Budwitz.) In der Station Mähr.-Budwitz werden Verladegeleise und Lagerplätze hergestellt. [14. Jänner, Z. 2198.]

— (Wirthschaftsschuppen in Startsch-Trebitsch.) In der Station Startsch-Trebitsch wird für den Bahnmeister Kubat ein Wirthschaftsschuppen hergestellt. [10. Jänner, Z. 1113.]

— (Sicherungsanlagen.) Die Sicherungsanlagen in den Stationen Korneuburg, Zellerndorf, Znaim, Wegstädtl und Gross-Priesen werden ergänzt. [26. Jänner, Z. 65.953 ex 1892.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Sicherung des rechtsseitigen Elbeufers im km 29·4/8 der Strecke Königgrätz—Hohenbruck; Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Königgrätz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Sicherung des rechtsseitigen Elbeufers im km 29·4/8 der Strecke Königgrätz—Hohenbruck für den 17. Februar anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die genannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 3391.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Heizhaus in Reichenberg.) In der Station Reichenberg wird das bestehende Heizhaus vergrössert. [23. Jänner, Z. 48.558 ex 1892.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfung.) Am 22. September 1892 hat die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Eilzugs-Locomotive mit Schlepptender der Kategorie II c stattgefunden. Diese Locomotive, welche die Bahninventars-Nummer 537 und die Fabriksnummer 3620 trägt, wurde in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt erbaut. Die Maschine ruht auf vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche im eigenen Truckgestell vorne unter der Rauchkammer liegen. Die dritte und vierte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschine hat aussenliegende horizontale Cylinder, aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Reversirhebel. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Die Maschine besitzt eine vollständige Kesselarmatur, variables Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injecteurs nach Friedmann, gewöhnlichen Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse, Tenderspindelbremse, Dampfheizungsvorrichtung und einen Geschwindigkeitsmesser. Die Entfernung der vier Achsen von einander beträgt 1700, 1750, bezw. 2500 mm, der gesammte Radstand 5950 mm, der Durchmesser der Laufräder 1820 mm, des Triebrades 1025 mm. Die Spurweite ist normal. Das Totalgewicht der ausgerüsteten Maschine beträgt 45·6 t, welches sich auf jede der vier Achsen mit 9·15, 9·15, 13·50, bezw. 13·8 t vertheilt. Die concessionirte Dampfspannung beträgt 11 Atmosphären. Die commissionelle Probefahrt wurde auf der Strecke Neulengbach—St. Pölten vorgenommen und hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 79 km und eine maximale Geschwindigkeit von 112 km per Stunde erzielt. Bei vollkommen befriedigendem Prüfungsergebnisse wurde die Bewilligung ertheilt, die in Rede stehende Locomotive für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Staatsbahnen zu verwenden. [H.-M.-Z. 63.195 ex 1892.]

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 16., 23. und 30. September 1892 hat die technisch-polizeiliche Prüfung von drei für die Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn bestimmten Eilzugs - Locomotiven mit Schlepptender der Kategorie II c stattgefunden, welche in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf neu erbaut und mit den Bahninventars-Nummern 76—78 und mit den Fabriksnummern 847—849 versehen wurden. Sämmtliche Maschinen sind gleichartig construirt. Der Dampfkessel ruht auf vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Zwei Laufachsen liegen im eigenen Truckgestelle vorne unter der Rauchkammer, die dritte und vierte Achse sind untereinander gekuppelt. Die Maschinen haben aussenliegende horizontale Cylinder, aussenliegende Frames. Die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend und die Umsteuerung erfolgt mittelst einer mit einem Hebel combinirten Schraube. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Maschinen sind mit einer vollständigen Kesselarmatur ausgerüstet und mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injecteurs nach Friedmann, Dampf-Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse, Tenderspindelbremse, Pulsometerwechsel, ferner mit einer Dampfheizungs-Vorrichtung, Ricourventil, Geschwindigkeitsmesser und Langer'schen Patent-Rauchverzehrungs-Apparaten versehen. Die Entfernung der ersten drei Achsen von einander beträgt 1700 und 2000 mm, der dritten von der vierten 2195, 2200, bezw. 2200 mm, der gesammte Radstand 5895, 5900, bezw. 5900 mm; der Durchmesser der Laufräder je 1750 mm, des Triebrades 990, 980, bezw. 985 mm, die Belastung der zwei ersten Achsen je 10 t, der beiden letzten je 14 t, somit das Gesammtgewicht jeder Maschine im ausgerüsteten Zustande 48 t. Die Spurweite ist normal. Die commissionellen Probefahrten wurden auf der Strecke Wien—Korneuburg der Oesterr. Nordwestbahn vorgenommen und hiebei eine Maximalgeschwindigkeit von 103, 102, bezw. 102 km, und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 68, 88, bezw. 68 km per Stunde erreicht. Bei vollkommen befriedigenden Prüfungsergebnissen wurde die Bewilligung ertheilt, die in Rede stehenden Locomotiven für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn zu verwenden. [H.-M.-Z. 63.195 ex 1892.]

Stauding - Stramberger Localbahn. (Anschaffung von Personenwagen.) Das Handelsministerium hat die von der Localbahn Stauding-Stramberg unter Vorlage der entsprechenden Typenpläne und technischen Berichte angesuchte Neuanschaffung von zwei Personenwagen II./III. Classe bei der Nesselsdorfer Wagenbaufabriks-Gesellschaft in Nesselsdorf genehmigt. [Z. 65.563 ex 1892.]

Verkehrsunterbrechungen, bezw. Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

14. Februar. In den Strecken Zagórzany — Jasło und Jasło—Rzeszów wurde nunmehr auch der Güterververkehr wieder aufgenommen.

16. Februar. Personenverkehr in der Strecke Jasło—Rymanów wieder aufgenommen, somit die ganze Strecke Jasło—Neu-Zagórz für den Personenverkehr wieder offen.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

14. Februar. Gesammtverkehr in der Strecke Neu-Zagorz—Mezö-Laborcz wieder eröffnet.

(Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg):

10. Februar. Wegen Schneeverwehung wurde der Verkehr in der Strecke Hannsdorf—Nieder-Lindewiese eingestellt. Die Züge 72 und 12 wurden in Nieder-Lindewiese aufgelöst.

16. Februar. In der Strecke Hannsdorf—Nieder-Lindewiese Verkehr mit den Zügen 12 und 15 wieder eröffnet.

10. Februar. Wegen Schneeverwehung musste Zugsverkehr in der Strecke Kornitz—Opatowitz bis zum Maschinenzuge Nr. 783 am 11. Februar eingestellt werden.

15. Februar. Verkehr in der Strecke Kriegsdorf—Römerstadt wieder eröffnet.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien):

16. Februar. Verkehr auf der Donauuferbahn wurde wieder aufgenommen.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn:

(Localbahn Königshan-Schatzlar):

15. Februar. Verkehr auf der Localbahn Königshan-Schatzlar wurde wieder eröffnet.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

15. Februar. Verkehr auf der Localbahn Troppau-Bennisch wurde mit Zug 3515 wieder eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Bericht des kgl. ungarischen Handelsministers über projectirte Neuerungen im Interesse der Hebung des Verkehres und Vermehrung des Personenwagen-Fahrparkes.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat dem ungar. Abgeordnetenhause in der am 27. Jänner abgehaltenen Sitzung sein Actionsprogramm bezüglich zu treffender Massnahmen behufs Hebung des Verkehres und mehrerer aus diesem Anlasse einzuführender Neuerungen bei Abwicklung desselben, vorgetragen. Der Minister äusserte sich über einzelne, diesen Fragen gegenüber gestellte Interpellationen mit folgenden Worten: Was die Uebelstände betrifft, welche bei dem in Folge des Zonentarifes gesteigerten Personenverkehr wahrnehmbar sind, will ich meinen Standpunkt nur insoweit kennzeichnen, dass ich, abgesehen von einzelnen Details, den Zonentarif in seiner Gänze durch die bisherigen Resultate sowohl wirthschaftlich wie finanziell gerechtfertigt finde, und da derselbe in beiden Richtungen vortheilhaft ist, bin ich dafür, dass das System desselben aufrecht erhalten werden soll.

Allein im Hinblick auf den gesteigerten Verkehr, welchen

der Zonentarif zur Folge hat, sind natürlich gewisse Verfügungen nothwendig und ich erachte es für meine Aufgabe, dass die Schwierigkeiten, welche die Erfahrung gezeigt hat, überwunden und die bei dem Personenverkehr wahrnehmbaren Uebelstände sanirt werden. Aus diesem Gesichtspunkte habe ich mir erlaubt, in dem vorliegenden Budget an das geehrte Haus die Bitte zu richten, mir jene Summen zur Verfügung zu stellen, welche zur Anschaffung von 500 Personenwagen nothwendig sind. Ein Theil dieser Personenwagen ist schon abgeliefert, die Ablieferung eines anderen Theiles ist im Zuge, so dass diesem Mangel stufenweise abgeholfen werden kann.

Als eine weitere Aufgabe betrachte ich meinerseits, dass die Züge in der Weise eingetheilt werden, dass der Fernverkehr nach Möglichkeit von dem Nachbarverkehr entlastet werde; in dieser Hinsicht haben aber die Regierung und die Bahnverwaltung mit den Ansprüchen der betreffenden Gegenden und Interessenten zu kämpfen; denn wenn die Schnellzüge, eben in Folge der Debarrassirung derselben, auf den Zwischenstationen nicht halten, wird die Regierung von den betreffenden Gegenden und Interessenten derart bestürmt, dass es wahrhaftig kaum möglich ist, den immerfort sich erneuernden Wünschen gegenüber Stand zu halten. Diesem Uebelstande will ich in der Weise abhelfen, dass die Verkehrsbedürfnisse der betreffenden Gegenden durch die Eilzüge ersetzende, mit möglichst guten Fahrordnungen versehene Personenzüge befriedigt werden. Besondere Schwierigkeiten verursacht in dieser Hinsicht die Abwicklung des sogenannten Sommerverkehrs, bezw. des Verkehrs nach den Sommerfrischen und Ausflugsorten in der Nähe grösserer Städte und besonders der Haupt- und Residenzstadt.

Zur Abwicklung dieses Localverkehres können die Schnellzüge unmöglich, und nicht einmal die Personenzüge benützt werden, und bin ich bestrebt, den eigentlichen Localverkehr vom Fernverkehr zu trennen. Speciell in der Umgebung der Hauptstadt will ich schon gelegentlich der nächsten Sommerfahrordnung solche Züge einrichten, die hinsichtlich der Geschwindigkeit und des Verkehrs den Schnellzügen möglichst gleichkommen und hiedurch geeignet sein werden, die dem eigentlichen Fernverkehr dienenden Eil- und Personenzüge von diesem Naheverkehr möglichst zu entlasten.

Ich habe schon mit Rücksicht hierauf die nächste Sommer-Fahrordnung in Erwägung gezogen und ist für dieselbe ein Verkehr von circa 400.000 Zugskilometern mehr in Aussicht genommen, als im vorigen Sommer bestanden hat. Ich will in dieser Fahrordnung die Ansprüche der Sommerparteien berücksichtigen, um die Eilzüge zu entlasten und die Fahrtdauer — speciell auf den Flügellinien — zu verkürzen, da dort de facto grosse Aufenthalte auf den Stationen vorkommen. Wenn hier auch nicht alle Uebelstände auf einmal beseitigt werden können, da ja — schon wegen der Kosten — nicht sofort die nöthigen Fahrbetriebsmittel beschafft werden können, so werde ich doch bemüht sein, in dieser Hinsicht das Möglichste zu thun und allmälig den Uebelständen abzuhelfen.

Bei Feststellung der Fahrordnung bilden eine der schwierigsten Fragen die Anschlüsse der Flügellinien an die Hauptlinien. Hiezu kommt noch, dass man bei den Nachtzügen zumeist keinen Anschluss der Flügellinien einrichten kann, weil man sonst auf den Linien zweiter Ordnung, bezw. den Vicinalbahnen, ebenfalls den Nachtdienst einrichten müsste, was eine neue Einrichtung des Dienstes und viele Kosten erfordern würde.

Ueber Vorwurf eines Abgeordneten, es seien Fehler in der Waarentarifirung wahrnehmbar, da nämlich die Transportspesen für kleinere Waarenmengen sich unverhältnissmässig hoch gegenüber jenen für Wagenladungen stellen, antwortete der Minister: Dieses Princip ist von allen Bahnen der Welt angenommen. Man hat nämlich mit den ganzen Wagenladungen weniger Arbeit, die Fahrbetriebsmittel können durch dieselben besser ausgenützt werden, und wenn sie einmal dem Zug angehängt sind, müssen sie nicht weiter manipulirt werden, und es ist, wie gesagt, ein von allen Bahnen befolgtes Princip, dort, wo weniger Arbeit verursacht wird, auch weniger zu rechnen, und den Transport ganzer Wagenladungen von dem kleinerer Wagenmengen zu trennen. Wohl anerkenne ich, dass in gewisser Beziehung die Gütertarife sowohl für den Massen- als den Kleintransport zu hoch sind, aber dies bezieht sich speciell auf die den einheimischen Verkehr nicht so sehr tangirenden Stückgüter und bei diesen motivirt die bedeutend theurere Manipulation ebenfalls den höheren Tarif.

Uebrigens bestehen ja nicht nur für ganze, sondern auch für halbe Wagenladungen bedeutend ermässigte Tarifsätze. — Ausserdem besteht die sogenannte Tarifirung; falls nämlich Jemand nicht gleich-, sondern verschiedenartige Artikel in einer ganzen oder halben Wagenladung versendet, wird ihm ebenfalls eine bedeutende Ermässigung gewährt. Die Ausdehnung dieser Ermässigung auf jedes einzelne Stück würde aber meiner Ansicht nach eine derartige Umwälzung der Tarife herbeiführen, die vollständig unmotivirt wäre. Der Herr Abgeordnete hat einen speciellen Fall vorgebracht, dass nämlich in der von ihm bezeichneten Relation der Transport einer ganzen Wagenladung Dünger 50 kr. und der eines Metercentners Knochenmehl 2 fl. 40 kr. koste. Ich halte auch schon deshalb diese Zusammenstellung für nicht ganz richtig, weil Knochenmehl einem andern Tarif unterliegt, als Dünger. Uebrigens werde ich mich gern mit den Details der Frage befassen, da auch ich, wie ich öfter wiederholt habe, den Transport kleinerer Waarenmengen für theuer halte. Die Art der Abhilfe hiefür muss noch eingehender studirt und erwogen werden, denn ich glaube, dass das System selbst als richtig aufrechterhalten werden muss, da wir keineswegs so weit gehen dürfen, die finanziellen Resultate des Tarifes aufs Spiel zu setzen.

Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde die Einstellung der für Anschaffung von 500 Stück Personenwagen beantragten Post per 775.000 fl. in das Budget für das Betriebsjahr 1893 genehmigt.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung einer Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 28. Jänner 1893, Z. 88.406, dem Grossgrundbesitzer im Temesvarer Comitate Baron Georg Sztojanovits im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Versecz der Linie Temesvár — Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahn-Actiengesellschaft abzweigende und diese über Nagy-Szredistye, Nagy-Szám, Klopodia, Ferendia und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Semlak, in der Station Móriczfeld-Sósdia mit der Linie Vojtek—Német-Bogsán, und weiterhin über Rittberg, Niczkyfalva, Buziás, Rakovicza, Dragojest, Fikatár, Otába-Forgács und die Gemarkung der Gemeinde Boldus in der Station Lugos mit der Hauptlinie (Wien)—Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (ehemals der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft) verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirter Bau einer elektrischen Bahn zwischen Budapest und Wien. (Technische Anlage.) Dem vom Ingenieur Zipernowsky, Director der elektrotechnischen Section der Maschinenbau-Actiengesellschaft Ganz & Comp. entworfenen und wesentlich modificirten ursprünglichen Projecte für eine zwischen Budapest und Wien zu erbauende 240 km lange Eisenbahn mit elektrischem Betriebe (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 3 ex 1891) zufolge wäre die Trasse der auf einem eigenen, ganz abgeschlossenen Bahnkörper zu führenden Linie von Budapest aus am rechtsseitigen Donauufer-Gebiete, und zwar vom III. Stadtbezirke Ó-Buda (Altofen) aus über Bantuda, Györ (Raab), Mosony (Wieselburg) und Fischamend bis zum III. Bezirke Wiens (Landstrasse) zu führen. Die Central-Stromerzeugungs-Stationen sollen auf je 60 km von den beiden Endstationen der Bahn errichtet werden und sind von diesen aus sowohl die Motoren (Wagen-Dynamo-Maschinen), als auch die Beleuchtungs-Apparate, letztere derart mit Strömen zu speisen, dass die zur Lichterzeugung bestimmten Ströme durch Abzweigungen von den Leitungen der Hauptbetriebsströme den Lampen zugeführt werden. Zur Beleuchtung der Züge sind am Ende jedes Zuges je ein auf mindestens 2 km strahlendes Bogenlicht, zu jener des Inneren der Wagen Glühlampen in entsprechender Anzahl zu verwenden. Die Fahrgeschwindigkeit ist mit circa 150 km per Stunde zu bemessen und sind, ungeachtet des bei dieser Geschwindigkeit sehr mächtigen Luftdruckwiderstandes, die einzelnen Wagen mit schnell und sicher wirkenden Bremsen auszurüsten. Zur Sicherung der Wagen vor Entgleisung sind sowohl das Schienenmaterial, als auch die Wagenräder in entsprechender Weise nach eigenen Typen zu construiren. Die Schnelligkeit der Rotation wird dadurch wesentlich erhöht werden, dass die Motoren unmittelbar an die Wagenachsen gestellt werden. Die Länge der einzelnen Waggons ist auf einen Fassungsraum für je 40 Personen zu bemessen. Die Baukosten für diese 240 km lange Strecke sind auf 100 bis 150 Millionen Gulden veranschlagt.

Projectirte Localbahn Gyulafehérvár-Zalatna. (Politisch-administrative Begehung.) Am 31. Jänner und den darauffolgenden Tagen fand unter Führung des Ministerialrathes Johann von Gyöngyössy die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Gyulafehérvár-Zalatna und deren Flügelbahnen Zalatna—Valea-Doszului und Sárd—Magyar-Igen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 58 ex 1892, Vorconcession Post a b e) statt. Die Hauptlinie wird von der Station Gyulafehérvár (Karlsburg, Comitat Also-Fehér in Siebenbürgen) abzweigen.

Ausland.

Schweiz. (Umrechnung der österr. Gulden- in Frankenwährung.) Für die Umrechnung der österr. Gulden- in die Frankenwährung in den österreichisch-schweizerischen Grenzstationen wurde ab 4. Februar bis auf Weiteres der Werth eines Guldens mit 2·0801 Franken festgesetzt.

— (Verlängerung von Lieferfristen.) Der schweizerische Bundesrath hat den Berner Oberlandsbahnen die Verlängerung der Lieferfristen für die Dauer der durch die Schneestürme vom 21. bis 23. Jänner verursachten Verkehrunterbrechung zwischen Zweilütschinen und Lauterbrunnen, bezw. Grindelwald, gestattet.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Schiffbau.) Ueber stählerne und eiserne Seeschiffe von netto 50 Registertons an, welche in den Jahren 1891 und 1892 entweder auf deutschen Werften oder für deutsche Rechnung im Anslande erbaut wurden, bringt die „Hansa" die in folgender Tabelle zusammengefassten Daten :

Es wurden gebaut	Dampfschiffe								Segelschiffe			
	Anzahl		Registertons 1892		Registertons 1891		Indicirte Pferdekräfte		Anzahl		Registertons	
	1892	1891	Brutto	Netto	Brutto	Netto	1892	1891	1892	1891	1892	1891
In Deutschland für deutsche Rechnung	41	57	25.643	17.183	55.804	36.308	17.660	45.220	18	25	27.259	25.964
In Deutschland für fremde Rechnung .	7	6	4.124	3.111	4.738	3.498	2.230	3.810	2	2	655	588
Im Auslande für deutsche Rechnung .	13	11	21.052	14.311	27.499	18.622	11.085	16.100	13	15	19.018	18.642
Zusammen .	61	74	50.819	34.605	88.041	58.428	30.975	65.130	33	42	46.932	45.194

Von diesen Schiffen dienen 18 Dampfer mit 2648 Brutto- und 1133 Netto-Registertons und 4860 indicirten Pferdekräften zu Fischereizwecken, Davon gehören 13 nach Häfen der Weser, 4 nach der Elbe und 1 nach Emden.

Brasilien. (Quarantaine.) Die Regierung hat beschlossen, Angesichts des Wiederauftretens der Cholera in Ungarn die Quarantainemassregeln gegen die Herkünfte aus Oesterreich-Ungarn zu erneuern.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren im Jahre 1893. (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes in Lemberg.)

Für Galizien:

In der Liste pro 1893 sind verzeichnet: 70 Sachverständige für Landwirthschaft, 18 für das Forstwesen, 15 für Bau- und Ingenieurwesen, 5 für Fabriken, 4 für Bergwesen; also um 5 weniger als im Jahre 1892, und zwar um 3 weniger bei der Landwirthschaft und 2 bei der Forstwirthschaft. [Z. 4465.]

Für die Bukowina:

Die Zahl der Sachverständigen beträgt 16 wie im Vorjahre. [Z. 4466.]

Firmaprotokollirung. In das Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Brünn wurde am 24. Jänner bei der Firma:

„Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft"

die Löschung des Dr. Carl Reissig, Advocaten in Brünn, als Mitglied des Verwaltungsrathes sammt dem demselben zugestandenen collectiven Firmirungsrechte über Resignation eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Betriebslängen der den Bahnen des Vereins am 1. Jänner unterstellten Strecken.) Nach der „Z. d. V. D. E. V." gehörten am Schlusse des Jahres 1892 dem Verein Deutscber Eisenbahnverwaltungen 72 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:

a) 41 Deutsche Eisenbahnverwaltungen,
b) 21 Oesterreichisch-ungarische Verwaltungen,
c) 4 Niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staats-Eisenbahn und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 Luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 3 Belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Centraleisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn),
f) 1 Rumänische Verwaltung (Königlich rumänische Staats-Eisenbahnen) und
g) 1 Russische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene vollspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung mit einer Betriebslänge von zusammen 244·68 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betrieb der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 76.578·53 km.

Hievon kommen auf:

1. a) Preussische Staatseisenbahnverwaltungen . . . . 25.696·20 km
b) Bayerische (einschl. Pfälzische) Eisenbahnverwaltungen 5.610·76 „
c) Sächsische Eisenbahnverwaltungen . . . . 2.736·71 „
d) Württembergische Eisenbahnverwaltungen . . . . 1.679·65 „
e) Badische Eisenbahnverwaltungen . . . . 1.453·98 „
f) Elsass-Lothringische Eisenbahnverwaltungen . . . . . 1.608·30 „
g) Die Verwaltungen der Eisenbahnen der übrigen Deutschen Mittel- und Kleinstaaten . . 4.072·71 „

die Deutschen Verwaltungen zusammen . . 42.858·31 km
2. Oesterreichisch-ungarische Verwaltungen . . 27.077·17 „
3. Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin) . . . . 104·28 „
4. Niederländische Verwaltungen . . . . . . 2.716·91 „
5. Luxemburgische „ . . . . 166·17 „
6. Belgische „ . . . . 699·08 „
7. Rumänische „ . . . . 2.463·06 „
8. Russische „ . . . . 493·55 „

Gesammtbetriebslänge . 76.578·53 km

Da der Verein mit einer Länge von 75.479·49 km Eisenbahnen in das Jahr 1892 eingetreten war, so ist im verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1 099·04 km gewachsen.

An dem Zuwachs des letzten Jahres sind betheiligt:

die Deutschen Verwaltungen mit . . . 771·73 km oder 70·22 %
„ Oesterreichisch-ungarischen Verwaltungen mit . . . . 227·11 „ „ 20·66 „
„ Niederländischen Verwaltungen mit 12·46 „ „ 1·13 „
„ Luxemburgischen „ „ 5·59 „ „ 0·51 „
„ Rumänischen „ „ 82·15 „ „ 7·48 „

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Behebung der Einstellung des Verkehres über die Donau-Uferbahn.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 18 vom 14. Februar 1893 verlautbarten Verfügungen anlässlich der Einstellung des Verkehres über die Donau-Uferbahn treten zufolge Wiedereröffnung des Güterverkehres auf der Donau-Uferbahn mit 16. Februar 1893 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 17. Februar 1893. [151]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Haltestelle Matyjowce für den Gesammtverkehr.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Matyjowce der Linie Lemberg—Suczawa wird am 15. Februar 1893 auch für den unbeschränkten Eil- und Frachtgutverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet.

Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund des Local-Gütertarifes, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 15. Jänner 1893) und der in demselben enthaltenen Gebühren-Berechnungstabelle.

Die Kilometer-Distanzen werden in der Weise ermittelt, dass zu den im Kilometerzeiger für Kolomea, bezw. Zabłotów ausgewiesenen Kilometer-Entfernungen für die Strecke:

Matyjowce—Kolomea . . . . . 9 km
Matyjowce—Zabłotów . . . . 11 km

zugeschlagen werden.

Wien, am 14. Februar 1893. [152]

Norddeutsch-Serbischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Tarifes.

Mit 31. März 1893 gelangen die Tarifhefte nebst Nachträgen für den Norddeutsch-Serbischen Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1889, und zwar Theil I, enthaltend die allgemeinen Bestimmungen, und Theil II, enthaltend die Tariftabellen zwischen Stationen der Preussischen Staatsbahn-Directionen und der Sächsischen Staatsbahnen einerseits und der Station Belgrad der kgl. Serbischen Staatsbahnen andererseits zur Aufhebung.

Wien, am 14. Februar 1893. [153]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Italienischer Güterverkehr.

Reexpedition für Holztransporte in Lussnitz.

Die österr. Schnittsätze des Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Gütertarifes vom 1. October 1887, bezw. des Nachtrages IV hiezu, giltig vom 1. December 1892, für Holz im Verkehre von Stationen der Strecke Rottenmann—St. Ruprecht incl. nach den westlich und südlich Padua gelegenen italienischen Stationen finden pro 1893 im Rückvergütungswege Anwendung, wenn die Sendungen in Lussnitz reexpedirt werden.

Die Reexpedition der im Jahre 1893 nach den Reexpeditionsstellen gebrachten Holztransporte ist bis Ende April 1894 zulässsig.

Die Reexpeditions-Bedingungen liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Villach zur Einsicht auf.

Wien, am 14. Februar 1893. [154]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Specialtarif für Getreide etc.

Mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginne 1893 bis auf Weiteres gelangt ein Specialtarif für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Reis (ungeschält) und Oelsaaten für den internen Schiffsverkehr zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft erhältlich.

Wien, am 15. Februar 1893. [155]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Kundmachung über die Getreide- und Mahlproducte-(Kleie-)Exportverkehre.

(Unter Aufhebung der Kundmachung vom Juli 1892.)

Mit Schiffahrtsbeginn 1893 befinden sich folgende Tarife für obgenannte Verkehre in Kraft:

1. Im Verkehre nach Donaulände Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg die mit Schiffahrtsbeginn 1893 eingeführten Kartirungssätze für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Kleie-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen.
2. Folgende Ausnahmetarife für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Mahlproducte-, Malz- und Oelsaaten-Sendungen im Exportverkehre mit Umschlag in Wien oder Passau, und zwar:

Im Verkehre nach Bayern:

Ausnahmetarif Nr. I, giltig vom 1. October 1891,
I. Nachtrag, „ „ 1. März 1892,
II. „ „ „ 1. Mai 1892,
III. „ „ „ 1. Juli 1892,
IV. „ „ „ 1. Februar 1893,
V. „ „ „ 15. März 1893.

Im Verkehre nach Süddeutschland:

Ausnahmetarif Nr. II, giltig vom 15. Juli 1892.

Im Verkehre nach Lindau und Vorarlberg:

Ausnahmetarif Nr. III, giltig vom 1. November 1891,
Anhang, „ „ 1. Mai 1892.

Im Verkehre nach der Schweiz, sowie nach Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz:

Ausnahmetarif Nr. IV, giltig vom 1. August 1892,
Anhang, „ „ 1. August 1892.

Die in diesem Tarife bezifferten Frachtsätze für Sendungen ab Wien Praterquai finden bis auf Weiteres keine Anwendung.

Von den Frachtsätzen der vorgenannten Tarife werden bei einem ab Schiffahrsbeginn 1893 bis 31. Juli 1893 in fraglichen Verkehren cumulativ aufgelieferten Gesammtquantum von 10.000 q folgende Refactien gewährt:

Von den Frachtsätzen nachstehender Tarife	Für Aufgaben von					
	Wien	Stationen unterhalb Wien bis einschliesslich **Komorn, Neu-Szöny**	Stationen unterhalb **Neu-Szöny** bis einschliesslich **Budapest**	Stationen unterhalb **Budapest** bis einschliesslich **Baja**	Stationen unterhalb **Baja** bis einschliesslich **Moldova**, dann von Stationen der Drau, Save, Theiss und des Franzens- und Begacanales	**Orsova** und unterhalb gelegene Stationen
	Markpfennig pro 100 Kilogramm					
Kartirungssätze nach Donaulände **Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing** und **Regensburg** sub a	3	6	6	6	16	25
sub b, c, d	3	6	12	15*	25	25
Für den Verkehr via Wien und via Passau:						
Ausnahmetarif Nr. I:						
Tarif-Abtheilung A Tarif-Tabelle I	3	6	12	15*	25	—
„ „ A „ „ II	3	6	6	6	16	—
„ „ B Tarif-Tabelle I u. II	—	—	—	—	—	25
Ausnahmetarif Nr. II:						
Tarif-Abtheilung A	—	—	—	—	—	25
„ „ B Schnittfracht I	—	—	—	—	16	—
„ „ B „ II	—	—	—	—	25	—
„ „ C „ I	—	6	6	6	—	—
„ „ C „ II	—	6	12	15*	—	—
„ „ D	3	—	—	—	—	—
Ausnahmetarif Nr. III	3	6	6	6	16	25
Ausnahmetarif Nr. IV	3	6	6	6	16	25

* Speciell für Aufgaben von **Baja** erhöht sich die Refactie von 15 Pfg. auf 20 Pfg. per 100 kg.

Die in den vorgenannten Kartirungssätzen und Ausnahmetarifen bezifferten Zuschläge für Burcellirung aus dem Begacanale werden im Rückvergütungswege um 5 Pfennige, bezw. 6 Centimes, bezw. 3 Kreuzer per 100 Kilogramm ermässigt.

Die Refactien und Frachtnachlässe werden an den Aufgeber gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe liquidirt, welche Documente bis längstens Ende September 1893 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf diese Frachtbegünstigungen erlischt.

Wien, im Februar 1893. [156]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Neue Kartirungssätze für Getreide etc. nach Bayern.

Mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginne 1893 treten neue Kartirungssätze für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Kleie, Malz und Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten von Schiffsladeplätzen nach Donaulände, Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg in Wirksamkeit, durch welche die gleichnamigen Kartirungssätze vom Schiffahrtsbeginne 1892 aufgehoben werden.

Exemplare dieses Tarifes können bei der Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bezogen werden.

Wien, am 15. Februar 1893. [157]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
Priv. Oesterr-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Mit 1. April 1893 tritt für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft über die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, bezw. über Bodenbach, Dux andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. April 1891 nebst Nachtrag aufgehoben wird, sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 20 Kreuzern erhältlich.

Wien, am 13. Februar 1893. [158]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Refactien für Getreide etc.

Die Direction gewährt von den Frachtsätzen ihres vom Schiffahrtsbeginne 1893 giltigen Specialtarifes für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Oelsaaten und Reis (ungeschält) folgende Refactien:

Tarif-Tabelle A.

1. Von allen unterhalb Budapest bis inclusive Golubatz gelegenen Donau-Stationen, von Theiss-, Drau- und Save-Stationen, ferner von Stationen des Franzens-, Franz Josefs- und Bega-Canals
   per 100 kg
   nach Budapest und Raab . . . . . . 6 Kreuzer
   nach Pressburg, Fischamend, Wien, Korneuburg und Linz . . . . 8 „
2. Nach Barcs
   a) von Donau-Stationen unterhalb Theisseck bis inclusive Golubatz, dann von Stationen der Theiss, Save und des Bega-Canales . . . . 6 „
   b) von Donau-Stationen der Strecke Harta—Theisseck inclusive und den Stationen des Franzens- und Franz Josefs-Canals 4 „
   c) von Drau-Stationen . . . . 2 „
3. Nach Sissek
   von Donau- und Theiss- und Bega-Canal-stationen . . . . 6 „
4. Nach Mohács
   von Donau-, Drau-, Theiss- und Save-Stationen, ferner vom Franzens-, Franz Josefs- und Bega-Canal . . . . . . 4 „

Tarif-Tabelle B.

Nach Raab, Pressburg, Fischamend, Wien und oberhalb Wien bis inclusive Obermühl gelegenen Stationen
- von Budapest . . . . 4 „
- von oberhalb Budapest gelegenen Stationen . . . . 3 „

Tarif-Tabelle C.

Von Orsova und unterhalb Orsova gelegenen Stationen
- nach Báziás, Pancsova, Belgrad, Semlin, Neusatz, Temesvár, Szegedin, Essegg, Mohács, Barcs, Sissek, Budapest, Raab 10 Cents
- nach Pressburg, Wien, Korneuburg und Linz . . . . 20 Cents

Die vorbezifferten Refactien können beansprucht werden, wenn an Schleppladungen und Theilsendungen in der Zeit vom Schiffahrtsbeginne 1893 bis 31. Juli 1893 in den Verkehrsrelationen der

Tarif-Tabelle A mindestens . . . 10.000 q
Tarif-Tabelle B „ . . . 10.000 q
Tarif-Tabelle C „ . . . 20.000 q

zur Aufgabe gelangen.

Die Cumulirung dieser Quantitäten untereinander, wie z. B. die Quantitäten der Tarif-Tabelle A mit jenen der Tarif-Tabelle B oder C u. s. w. ist nicht gestattet.

Die Refactien werden bei Einhaltung der vorgeschriebenen Bedingungen gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe an den Versender (Aufgeber) liquidirt und sind die betreffenden Frachtdocumente längstens bis 30. September 1893 vorzulegen, widrigenfalls jeder Anspruch auf die betreffenden Refactien erlischt.

Wien, am 15. Februar 1893. [159]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarif-Nachträge.

Am 1. März 1893 treten in Wirksamkeit:

1. Der Nachtrag IV zur Zusammenstellung der ab 1. Juli 1887 giltigen Frachtsätze im oben genannten Verbande, enthaltend directe Frachtsätze für die neu einbezogene Station Wlkawa (Oe.N.W.B.), geänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Warnsdorf (B.N.B.) und den Stationen Brünn und Olmütz (St.E.G.) und Stationen Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
2. Nachtrag VII zum Tarife Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, enthaltend Aufhebung von Frachtsätzen, geänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wien (St.E.G. und K.F.N.B) einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits, dann für den Verkehr zwischen Sigmundsherberg (k.k.Oe.St.B. oder Oe.N.W.B.) und Wien (Südb. und Wien-Aspang-Bahn) transit, endlich Einführung von directen Frachtsätzen zwischen Prag und Lieben (Oe.N.W.B.) und den Stationen der Localbahnen Chotzen-Leitomischl und Přelouc—Kalk-Podol—Prachovic der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft.

Insoferne Erhöhungen der Frachtsätze eintreten, gelten diese ab 1. April 1893.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 15. Februar 1893. [160]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn.
Localbahn Spielfeld-Radkersburg.
Localbahn Radkersburg-Luttenberg.

Ausserkraftsetzung der laut temporären Anhanges zu dem internen Tarife mit Giltigkeit vom 1. Jänner 1893 eingeführten ermässigten Ausnahmetarife und der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt mit Giltigkeit im Jahre 1893 mit dem Vorbehalte „Bis auf Widerruf“ publicirten Begünstigungen.

Durch die mit 1. April 1893 erfolgende Einführung eines neuen internen Tarifes und Kilometerzeigers für die Linien der obangeführten Eisenbahn-Verwaltungen wird die Aufhebung einzelner ermässigter, in den temporären Anhang pro 1893 aufgenommenen Ausnahmetarife und der im Verordnung-Blatte mit Giltigkeit im Jahre 1893 mit dem Vorbehalte: „Bis auf Widerruf“ publicirten Begünstigungen erforderlich.

Es werden daher vorsorglich sämmtliche in dem temporären Anhange enthaltenen, bezw. die obigen im Verordnungs-Blatte mit Giltigkeit im Jahre 1893 bis auf Widerruf publicirten Begünstigungen hiemit gekündigt und mit Ende März l. J. ausser Kraft gesetzt.

Welche ermässigte Ausnahmetarife, bezw. welche Begünstigungen ab 1. April 1893 weitere Geltung behalten, wird rechtzeitig veröffentlicht werden.

Wien, am 15. Februar 1893. [161]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
362	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classen B und C, sowie des Special-Tarifes 3	Swarow Kolin Altpaka Semil Wostroměř	Neubidschow	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Special-Tarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Local-Tarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Verschieden	kr. 16·8 8·6 9·0 12·6 4·8	Verschieden	Im Kartirungswege		In den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Neubidschow als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
363	Oesterreichischen Nordwestbahn Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C und des Special-Tarifes 3	Liebau Prag Oe.N.W.B. Skně	Josefstadt-Jaroměř	Bei Frachtzahlung für mindestens die Ladefähigkeit der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Special-Tarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	Verschieden	kr. 12·9 23·4 15·0	Verschieden	Im Kartirungswege		Diese Sendungen müssen für die Strassenpflasterung in der Stadtgemeinde Jaroměř bestimmt sein u. muss in den Frachtbriefen das Bürgermeisteramt Jaroměř als Absender und alleiniger Empfänger erscheinen
364	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Papier der Classe II	Bielitz	a) Rücksichtlich der Strecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken) b) Krakau loco und transito	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 700 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Anlieferung der nach galizischen Stationen, welche über die Nordbahnlinien hinaus gelegen sind, bestimmten Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen	Bis Ende December 1893	Localtarife	a) Verschieden b) 52·5 kr.	a) 0·41 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg b) 43·8 kr.	a) Verschieden b) 8·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, welche nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Frachtbegünstigung ad a) hat für Sendungen mit der Bestimmung für ungarische Stationen keine Giltigkeit
365	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalksteine	Czernotin-Keltsch	Wall.-Meseritsch	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	12·9 kr.	9 kr.	3·9 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
366	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Tabak in Blättern (Rohtabak)	Triest	Dresden-Neustadt	Die Sendungen müssen nachweislich von Lagoe, Sameun oder Cavalla etammen. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Triest-Fiume-Sächsischer Verbandstarif vom 15. April 1888	397 Pfennige	24 Pfennige	373 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende, den Transport nach Dresden nachweisenden Original-Frachtbriefe und der den Transport von Lagoe, Sameun oder Cavalla nach Triest nachweisenden Schiffs-Connaiesements, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Die betreffenden Sendungen müssen spätestens 9 Monate vom Tage ihrer Ankunft per Schiff in Triest von da nach Dresden auf Grund des Tarifes für den Triest-Fiume-Sächsischen Verband vom 15. April 1888 abgefertigt worden sein
					Dresden-Altstadt				392 Pfennige	24 Pfennige	368 Pfennige			
367	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Oesterr. Staatsbahnen	Mineralkohle	Zeltweg	Mori	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen für Zwecke der Localbahn Mori-Arco-Riva bestimmt und an deren Organe adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Besteht kein directer Tarif		60 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
368	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Klauen-Abfälle	Tyssa-Königswald	Zeitz S.St.B.	Auf der Route über Wiese—Moldau in Sendungen von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Localtarife	Reichsmark 0·66		Im Kartirungswege		
369	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Petroleum, roh	Boryslaw	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 58		Im Kartirungswege		
					Oderberg					57				
				Nowosielce-Gulowosz	Mähr.-Ostrau					46				
					Oderberg					45				

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Concurs-Ausschreibung.

Bezeichnung der zu besetzenden Stellen	Benennung der Behörde, bei welcher die Stelle in Erledigung gekommen	Mit dieser Dienststelle verbundene Bezüge an: Gehalt	Quartiergeld	Emolumente	Taggeld während der Probepraxis	Erforderliche Kenntnisse und sonstige Bedingungen zu deren Erlangung	Ob für den betreffenden Dienstposten erforderlich ist: eine Probepraxis und von welcher Dauer	Die Ablegung einer Prüfung und aus welchen Gegenständen	Behörden, Aemter, Unternehmungen etc., wo die Competenzgesuche einzubringen sind	Bewerbungstermin und von welchem Zeitpunkte an gerechnet
Bahnaufseher	Betriebs-Direction der k. k. priv. Böhmischen Westbahn	fl. 450 bis fl. 600	fl. 100 bis fl. 210, je nach dem Stationsort, oder Naturalwohnung	Dienstkleider und ö. W. fl. 100 Reisepauschale jährlich	1 fl.	Unterrealschule oder eine äquiparirende Militärschule für die Artillerie, Genie od. Pioniertruppe, Kenntniss beider Landessprachen	Dauer der Probepraxis abhängig von der Qualification und Verwendbarkeit	Aus den Fachgegenständen der betreffenden Dienstzweige	Bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Böhmischen Westbahn in Prag	Vom 15. Februar bis 31. März 1893
Magazins-Aufseher		fl. 450 bis fl. 600		Dienstkleider, Diäten im Falle der Verwendung ausserhalb des Dienstortes	1 fl.	Die deutsche und böhmische Sprache in Wort und Schrift, Fertigkeit im Rechnen				
Ladeaufseher		fl. 300 bis fl. 400	fl. 80 bis fl. 150, je nach dem Stationsort, oder Naturalwohnung	Dienstkleider	90 kr. bis 1 fl.					
Conducteure				Dienstkleider und Kilometer-Gelder						
Locomotiv-Heizer		fl. 300 bis fl. 400			90 kr. bis 1 fl.	Die deutsche und böhmische Sprache in Wort und Schrift. Schlosserhandwerk bevorzugt				
Wagenwärter		fl. 400 bis fl. 500	fl. 100 bis fl. 180, je nach dem Stationsort, oder Naturalwohnung	Dienstkleider	90 kr. bis 1 fl.	Die deutsche und böhmische Sprache in Wort und Schrift				
Verschubs-Partieführer										
Bremser		fl. 240 bis fl. 300	fl. 60 bis fl. 120, je nach dem Stationsort, oder Naturalwohnung	Dienstkleider und Kilometer-Gelder	90 kr. bis 1 fl.	Die deutsche und böhmische Sprache in Wort und Schrift. Fertigkeit im Rechnen				
Bahn- und Weichen-Wächter				Dienstkleider	80 kr. bis 90 kr.	Die deutsche und böhmische Sprache in Wort und Schrift				

Anmerkung. Zur Bewerbung um diese Stellen werden nur jene k. und k. Unterofficiere zugelassen, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf Grund des ihnen ertheilten Certificates anspruchsberechtigt sind. Nicht mehr im Militärverbande stehende Personen haben auch ein von dem Gemeindevorstande ihres dauernden Aufenthaltsortes ausgestelltes Wohlverhaltungszeugniss beizubringen. Bedingung für alle Stellen ist ein Alter unter 37 Jahren, sowie gesunde und kräftige Körperconstitution, wofür der Befund des Bahnarztes massgebend ist.

Die Gesuche sind in deutscher Sprache vom Bewerber eigenhändig zu schreiben und zu fertigen. Eine Anrechnung der im Militärdienste zugebrachten Zeit findet in keinem Falle statt.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 21. Wien, 21. Februar 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Plan-Tachau der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Tachau.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtgemeinde Plan die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Plan-Tachau der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Tachau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 29. Jänner 1893. Z. 61.514 ex 1892.

Die City and South London Bahn im Jahre 1892.

Nach dem kürzlich veröffentlichten Halbjahr-Berichte der City and South London Bahn betrugen die Einnahmen dieser Gesellschaft im zweiten Semester 1892 22.652 Pf. St. (+ 2409 Pf. St. gegen die Vorperiode) während die Ausgaben sich auf 15.389 Pf. St. stellten, sohin um 127 Pf. St. gegen das zweite Semester 1891 geringer waren. Einschliesslich des Saldos von der Vorperiode ergab sich eine Reineinnahme von 8304 Pf. St.

Nach Zahlung der Interessen für die ausgegebenen Obligationen verblieb ein verfügbarer Rest von 4045 Pf. St.

Nach Antrag der Directoren wird hievon eine 5percentige Dividende für die Prioritätsactien und eine $^5/_8$percentige Jahresdividende an die Besitzer der Stammactien zur Vertheilung gelangen. Nach Abzug dieser Beträge verbleibt ein Rest von 822 Pf. St. als Vortrag für die nächste Geschäftsperiode.

Im zweiten Halbjahre 1892 wurden in ca. 70.000 Zügen, abgesehen von Saisonkarten-Besitzern, 3,217.602 Personen befördert, sohin um 468.547 mehr als in der Vorperiode.

Seit Eröffnung der Bahnlinie wurden auf derselben schon 11,357.162 Personen befördert.

Der Bericht führt weiter aus, dass in dem verflossenen Halbjahre der Betrieb mit grosser Regelmässigkeit geführt werden konnte und die früheren Ursachen von zeitweiligen Verkehrsstörungen fast gänzlich in Wegfall kamen.

Im Weiteren gelangt der Bericht zu Vergleichen mit den bisher verflossenen vier Geschäftsperioden, hauptsächlich in Ansehung der Betriebskosten.

Im ersten Halbjahre des Betriebes stellten sich die Zugförderungskosten auf 9 Pence per Zugmeile, im zweiten Halbjahre auf 7·9 d, im nächsten auf 7·7 d und im gegenständlichen Halbjahre auf 7·1 d per Zugmeile. Hiebei kommt zu erinnern, dass die City and South London Bahn noch die Kosten der Fracht von der Grube bis nach London zu tragen hat, welcher Kostenantheil bei einer grossen Anzahl englischer Bahnen entweder wegfällt oder bedeutend geringer ist, da viele der letzteren Kohlenfelder berühren oder solchen nahe kommen.

Nach Abzug dieser Post würden sich die Zugförderungskosten bei der City and South London Bahn gegenwärtig auf $5^3/_4$ d per Zugmeile stellen.

Dem gegenüber sind die Kosten der Zugförderung bei den englischen Vollbahnen im Durchschnitte 9 d per Zugmeile, wobei jedoch der Unterschied in der Länge und Belastung der beiderseitigen Züge zu berücksichtigen ist.

Im ersten Halbjahre des Betriebes der City and South London Bahn waren die Züge derselben durchschnittlich mit 45 Personen besetzt, im zweiten Halbjahre mit 46, im dritten mit 47 und im gegenständlichen Semester mit 48 Personen.

Dennoch ist auch gegenwärtig die Ausnützung der Sitzplätze per Zug noch etwas unter 50 pCt.

Das Verhältniss der Betriebskosten zu den Einnahmen stellte sich in den gedachten vier Perioden in fallender Reihe auf 79, 76, 70 und im letzten Jahre auf 67·9 pCt.

In diesen letzteren sind aber die Betriebskosten für die Aufzüge inbegriffen. Nach Abzug dieser letzteren, wodurch erst ein Vergleich mit den übrigen Bahnen ermöglicht ist, stellen sich die eigentlichen Betriebskosten auf 59·5 pCt. der Einnahmen, sohin nicht um Vieles ungünstiger als bei den mit Dampflocomotiven betriebenen Vollbahnen.

Im letzten Halbjahre stellten sich die Einnahmen per Zugmeile auf 2 sh 1/2 d, gegen 2 sh 1 d im zweiten Halbjahre 1892, weil die Gesellschaft, um den Verkehrsanforderungen zu genügen, eine grössere Anzahl von Zügen eingeleitet hatte, und zwar in einem grösseren Verhältnisse als die Personenfrequenz zunahm.

Die Gesammtausgaben per Zugmeile stellten sich im ersten Halbjahre auf 1 sh 9 1/2 d, im zweiten auf 1 sh 7 3/4 d, im dritten auf 1 sh 7 1/4 d, und im letzten Halbjahre auf 1 sh 5 1/4 d. [„Railway News.“]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Bruch—Wiesa: Project für die Anschlussstrecke der Duxer Bahnen in Wiesa; politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teplitz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Anschlussstrecke der Duxer Bahnen in Wiesa der Linie Bruch—Wiesa neuerlich für den 21. Februar anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 3277.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Schönbrunn—Troppau: Schleppbahn von der Station Troppau zu dem nächst derselben gelegenen städt. Gaswerke: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für eine Schleppbahn von der Station Troppau zu dem nächst derselben gelegenen städtischen Gaswerke für den 24. Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Heinrich Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 2726.]

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. (Localbahn Budweis-Salnau: Durchlass in km 31·7/8.) Zur Vermeidung der Gefährdung von Grundstücken in der Steuergemeinde Neusiedel durch gestaute Niederschlagswässer wird der bestehende linksseitige Bahngraben in km 31·7/8 mit eingelegten Eisenröhren bis zur Einmündung in den Höritzbach an der Sohle auf 1 m verbreitert, dann vertieft und ausgepflastert. [25. December 1892, Z. 31.946.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Ableitung von Grubenwässern.) Das Project für die Ableitung der im Amalienschachte in Kutterschitz gehobenen Grubenwässer in den Brucher Grundbach wurde genehmigt. [27. Jänner, Z. 911.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth: Holz- und Kohlenschuppen in der Station Beraun.) Für die aus Anlass der Errichtung eines Ladegeleises, sowie einer Laderampe zu den neuen Kalköfen des Max Herget in der Station Beraun beabsichtigte Herstellung eines Holz- und Kohlenschuppens wurde der Bauconsens ertheilt. [27. Jänner, Z. 4474.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im IV. Quartale 1892.) In den Monaten October, November und December 1892 wurde von der General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf den im Betriebe stehenden Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Hölzernes Zuckermagazin in Aussig; Schleppbahn, abzweigend von der Modlauer Zweigbahn zum neuen Förderschachte der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft in Weklitz; Geleiseanlagen bei dem neuen Elbehafen in Aussig; Wägevorrichtung und Schiebebühne beim Wilhelm-Schachte nächst Karbitz; Geleise auf der linken Bahnseite der Station Schwaz-Kuttowitz.
2. Böhmische Commercialbahnen: Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in Hořitz;
3. Böhmische Nordbahn: a) Linie Prag—Georgswalde—Ebersbach und Bodenbach—Warnsdorf: Herstellung von Kohlenschuppen in Hirschberg, Rehdörfel, Bensen, Ebersdorf und Kamnitz; Wartehalle in Jungbunzlau-Stadt; b) Linie Bodenbach—Böhm.-Leipa: Wasserstation in Tetschen; Wohngebäude und Wasserstationsgebäude in Böhm.-Leipa.
4. Böhmische Westbahn: a) Linie Prag—Furth: Schleppgeleise zu der Kalkofenanlage des Max Herget in Beraun; Schleppgeleise zu den Kalköfen des Bauunternehmers Franz Zelenka. b) Linie Chrast—Raudnitz: Drittes Feld der Klabawa-Brücke in km 2·0/2.
5. Bozen-Meraner Bahn: Geleiseverlängerung und gedeckte Veranda in Sigmundskron; Geleiseherstellung in Meran.
6. Buschtěhrader Eisenbahn: a) Linie Prag—Eger: Umgestaltung des Handschrankens in km 20·556; Strassenbrückenwaage in der Station Hostiwitz; Materialdepotschuppen in der Station Komotau; Wächterhaus nebst Nebengebäude in km 158·9; Einbau für Wohnzwecke im ehemals als Wagnerwerkstätte benützten Gebäude in der Station Kladno; Kasern- und Lampisteriegebäude in der Station Lužna-Lischan nebst Heizhaus-Depotschuppen, Kanzlei und Abortanbau und Bahnerhaltungsmagazin; Sanddepot und Sandtrockenanlage in der Station Komotau; Strassenbrückenwaage in den Stationen Michelob und Priesen; Kaserne für Kohlenlader in der Station Falkenau a. d. Eger; Strassenbrückenwaage in der Station Prag-Smichov; Geleise auf der Westseite des Bahnhofes Komotau.
7. Localbahn Fürstenfeld—Hartberg: Dienerwohngebäude in Neudau und Wartepavillon in Geiseldorf.
8. Localbahn Innsbruck-Hall: Wartehalle in der Station Hall und Wagenremise sammt Wohngebäude nächst der Ausweiche in Mühlau; Schleppgeleise zum Ausstellungsplatze, abzweigend in km 8·9: Wartehalle in der Haltestelle Thaur.
9. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: a) Linie Wien—Krakau: Kanzleihütte für I. Alberti und für Adler in Wien; Zubau zum Schuppen für Militär-Einrichtungsgegenstände in Wien; Kesselreinigungsschuppen, Aussiedehaus und Kesselhaus in Floridsdorf; Geleiseanlagen in Angern; Militärschuppen und Strassenbrückenwaage sammt Waaghaus in Prerau und Südtract des Aufnahmsgebäudes daselbst; Aufstellungsgeleise am Vorbahnhofe; Geleise am nördlichen Ende des Bahnhofes; Materialschuppen und Aufnahmsgebäude in Mähr.-Ostrau; Reservoirgebäude in Dziedítz; Zollamtsgebäude und Nebengebäude für das Verzehrungssteueramt in Krakau; Schleppbahn zum Ellguth-Schachte des Gewerksbesitzers K. Vondraček; Weichsel-Inundationsbrücke in km 351·26; Eisenconstructionen in km 274·823; Mühlbach-Brücke in km 153·009; Eisenconstruction in Kilometer 272·175 und 272·447; Magazinsanlage in Hruschau; Rangirgeleise am Vorbahnhofe in Oderberg; Eisenconstructionen in km 249·151, 259·695, 306·431, 379·717, 392·048, 400·668 und 385·786; b) Linie Lundenburg—Brünn: Eindeckung der Kohlenrutsche in Branowitz; c) Linie Kojetein—Bielitz: Nebengebäude, Waschküche, Rollkammer, Handmagazin in Kremsier; Anbau eines Wartе- und Cassalocales an das Wächterhaus der Haltestelle Dobrotitz; Bauanlagen in der Haltestelle Woikowitz-Bukowitz; Aufnahmsgebäude und oberirdischer Keller in Wschetul; Materialschuppen in Skotschau; d) Linie Brünn—Prerau: Strassenbrückenwaage sammt Waaghaus für Gebrüder Skene, dann für die Gemeinde Lowieschitz in der Ladestelle Lowieschitz; Eisenconstructionen in km 1·897, 2·935, 31·807, 36·095, 54·298 und 63·432; Wächterhausanbau in Nennowitz; Ladegeleise sammt Zufahrtsstrasse, Einsteigeperron, Warte- und Cassalocale nebst Nebengebäude in Mierowitz an der Hanna; e) Linie Olmütz—Sternberg: Einge-

deckte Kohlenrutsche Nr. 18 in Sternberg; f) Linie Prerau—Olmütz: Ladegeleise. Wartelocal und Nebengebäude in Roketnitz; g) Linie Schönbrunn-Troppau: Ladegeleise in der Haltestelle Dielhau; Eiskeller, Kohlenschuppen, Wasserstation sammt Brunnen, Heizhaus, Spritzenhaus, dreifaches Wächterhaus am Bahnhofe Troppau; h) Linie Nezamislitz—Sternberg: Ladegeleise nebst einer Weichenverbindung in der Station Prossnitz; Ausweichgeleise in der Station Wrbatek; Eisenconstructionen in km 67·318, 81·485, 89·901, 98·470, 103·498, 103·811, 104·319, 104·711, 105·541; i) Linie Trzebinia—Myslowitz: Eisenconstruction in km 392·32 und km 392·321; k) Linie Bielitz—Kalwarya: Geleise in der Station Biala; Linie Kremsier—Zborowitz: Wartehalle in Kotojed; m) Linie Weisskirchen—Wšetin: Rollbahn von der Station Holleschan zur Möbelfabrik der Firma Jacob und Josef Kohn; n) Linie Dzieditz—Saybusch: Eisenconstructionen in km 337·649, 338·759, 341·217 und 354·002.

10. Kaschau-Oderberger Eisenbahn: Wächterhaus sammt Nebengebäude beim Johannes-Schachte.
11. Kremsthalbahn: Geleiseerweiterung in der Station Bad-Hall; Ausweichgeleise in km 1·9—2·2.
12. Leoben-Vordernberger Bahn: Stallgebäude in der Station Trofaich; Schleppgeleise zum Kalkgewinnungsplatze in der Gemeinde St. Peter-Freienstein.
13. Mährisch-schlesische Centralbahn: Warteräume in den Haltestellen Bystrowan und Marienthal; Wartelocal und Nebengebäude in Seifersdorf; Eisenconstructionen in km 18·419, 21·551, 22·423, 24·096, 24·291, 77·755, 29·573, 55·681, 86·289 und 17·183; Locomotivremise in Jägerndorf; Wächterhaus 12/13, Anbau in Hombock und Bahnerhaltungsschuppen daselbst.
14. Localbahn Mori-Arco-Riva: Zubauten an die Locomotivremise und Kohlenschuppen in Riva.
15. Mühlkreisbahn: Trassenverlegung in km 1·917—2·046.
16. Ostrau-Friedlander Bahn: Aufnahmsgebäude in Ostrau-Witkowitz.
17. Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft: a) Linie Caslau—Zawratetz: Stockgeleise am Bahnhofe in Caslau.
18. Oesterr. Nordwestbahn: a) Linie Wien—Tetschen: Weichenstellbude bei der Abzweigung der Schleppbahn in die Fabrik des Dawidofsky & Bruckner bei km 35·7/8; Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in Zellerndorf; Saugleitung für die Nothpumpe in Znaim; Nebengebäude bei der alten Wasserstation in Nimburg; Stockgeleise sammt Einfriedung am Bahnhofe in Wien; Geleise in Caslau; Brückenwaage des Wiesner in Caslau; Veranda in Melnik; Brückenwaage der gräfl. Sylva-Tarouka'schen Zuckerfabrik in Leitmeritz; Bahnerhaltungsmagazin in Tetschen; b) Linie Chlumetz—Parschnitz: Brückenwaagen in Smidar; Brückenwaage des Fanta in Neubydschow; c) Linie Gross-Wossek—Königgrätz: Stockgeleise in Chlumetz; d) Linie Wostromĕr—Jičin: Brückenwaage in Jičin; e) Linie Prag—Mittelwalde: Tagwächterhütte am Bahnhofe in Prag; Verladegeleise und Verschiebung des Schleppgeleises in der Station Lieben.
19. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: a) Linie Wien—Bodenbach: Bordwände bei den Kohlenlagerplätzen in Wien; Arbeitercantine am Umschlagsplatze in Schönpriesen; Schleppbahn von der Station Bubenč zu der in der Nähe befindlichen Spinnerei der Firma E. Mauthner; Verbindungsgeleise zwischen den Schleppbahnen zu den fürstlich Liechtenstein'schen Zuckerfabriken in Böhm.-Brod und Liblitz, sowie drei neuen Geleisen innerhalb des Fabrikshofes in Böhm.-Brod; Schuppen in Bubna; Thorwächterhütte bei der Werkstätte in Bubna; Wächterhaus Nr. 429½ am Rangierbahnhofe in Aussig; Eröffnung der Station Praskowitz; Durchfahrt bei Frättingsdorf in km 65·6/7. b) Linie Brünn—Vlarapass: Brückenwaage in Wlkotsch-Keltschan; Schleppbahn von der Station Wlkotsch zur Zuckerfabrik in Keltschan; Brückenwaage der Doloplaser Zuckerfabrik in Blažowitz; Schleppbahn zur Holzwaarenfabrik der Firma Drucker in Butschowitz; Brückenwaage für die Zuckerfabrik von May in Hraćowitz; Brückenwaage für die Napagedler Zuckerfabrik in Hradek-Slawičin; Brückenwaage sammt Waaghäuschen in Bohuslawitz bei Gaya und Wessely a/March. c) Linie Okřiško—Brünn: Kohlenarbeiter-Caserne in Střelitz; Frachtenmagazin in Kralitz. d) Linie Kunowitz—Ung.-Hradisch: Schleppgeleise im Hofe der Zuckerfabrik der Firma A. May, H. May & Cie. in Ung.-Hradisch. e) Linie Chotzen—Halbstadt: Verladerampe in Matha-Mohren; Geleise der Schleppbahn zur Schroll'schen Fabrik in Hermsdorf-Oelberg. f) Linie Chotzen—Leitomischl: Inundationsbrücke in km 5·7/8.
20. Localbahn Reichenberg-Gablonz: Kanzleianbau in der Haltestelle Röchlitz.
21. Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft: Brücke über den Hellbrunnerbach in km 3·2/3.
22. Steyrthalbahn: Industriegeleise, abzweigend in km 17·9 bis 18·0 der Haltestelle Waldneukirchen und Ausweichgeleise in derselben; Schleppgeleise zur Brettsäge des Julius Huber, abzweigend in km 1·606.
23. Südbahn: a) Linie Wien—Triest: Nebengebäude in Breitenstein; Geleisebrückenwaage in der Schleppbahn zur ärarischen Zinkhütte in Cilli; Barake zum Verkaufe von Esswaaren und Maschinenanlage für die Firma J. B. M. Geirard, Stockgeleise beim grossen Waarenmagazine in Triest; Kainachbrücke in km 234·0/1; Anbau eines Warteraumes an das Aufnahmsgebäude in Planina; Vorrathshütten mit Verladeperrons der Firma Ernst Rathausky & Cie. in Kalkgrub an der Steyeregger Industriebahn; Nebengebäude in Solenau; Vergrösserung des Gepäckslocales im Aufnahmsgebäude der Station Cilli. b) Linie Pragerhof—Landesgrenze: Fusswegübergang in km 3·913. c) Linie Spielfeld—Radkersburg: Laderampe in der Station Gosdorf. d) Linie Villach—Franzensfeste: Verkaufsbude in Toblach; eiserne Gitterbrücken in km 64·0/1, 67·8/9, 69·0/1, 158·1/2, 158·4/5; Blechbrücke in km 87·2/3; Feuerlöschrequisiten-Depot und Bahnerhaltungsmagazin in der Station Klagenfurt; Nebengebäude am Werkstättenbahnhof in Marburg. e) Linie Bruck—Leoben: Brücke über den Murfluss und über einen Feldweg am rechten Murufer in km 15·1/3. f) Linie Kufstein—Ala: Obstverkaufsbude in der Station Franzensfeste; Stockgeleise in der Station Bozen; Dampfschornstein sammt Rauchcanal in der Werkstätte Innsbruck; Holzlege in der Station Brenner; Holzlege und Lagerplatz in der Station Mori. g) Graz-Köflacher Bahn: Nebengebäude in der Haltestelle Gaisfeld.
24. Südnorddeutsche Verbindungsbahn: a) Linie Pardubitz—Seidenberg: Schleppbahn von der Station Pardubitz zur Spiritus-Raffinerie des J. Wertheimer; Cassabude in Josefstadt; Wirthschaftsschuppen beim Wächterhause Nr. 174; Stockgeleise in der Station Königinhof; viertes Geleise in der Haltestelle Röchlitz; Cassabude in Königgrätz.
25. Wien-Aspanger Bahn: Anbauten von Kohlencassen-Localen an das k. k. Verzehrungssteuer-Amtsgebäude in der Station Wien.
26. Wiener Verbindungsbahn: Umlegung der Geleiseverbindung XI—XII in km 5·6/8.

Südbahn-Gesellschaft. (Namensänderung der Haltestelle Volders auf der Linie Kufstein—Ala.) Das Handelsministerium hat ausnahmsweise gestattet, dass die auf der Linie Kufstein—Ala zwischen den Stationen Jenbach und Hall gelegene Haltestelle Volders in Hinkunft den Namen „Volders-Baumkirchen" führe. Diese Gestattung erfolgte mit Rücksicht auf das Mineral- und Soolenbad Baumkirchen, in dessen Gemeindegebiet die Haltestelle liegt. [14. Jänner, Z. 416.]

Verkehrsunterbrechungen, bezw. Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

Die anlässlich der Verkehrsunterbrechung zwischen Langen und Bratz im H.-M.-Vrdgs.-Bl. Nr. 15 d. J. verlautbarten Massnahmen, bezw. tarifarischen Verfügungen sind am 7. Februar d. J. ausser Wirksamkeit getreten.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

17. Februar. In der Strecke Jasło—Rymanów wurde der Güterverkehr (die Station Krosno ausgenommen) wieder eröffnet.

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Pilsen:

16. Februar. Verkehr in der Strecke Asch Stadt—Rossbach mit Zug 1953 wieder aufgenommen.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn:

17. Februar. In der Strecke Wigstadtl—Bautsch wurde der Gesammtverkehr mit Zug 3331 wieder aufgenommen.

Salzkammergut-Localbahn:

19. Februar. Verkehr mit Zug 7 wieder regelmässig aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Murányvölgyi (Muranythaler) Localbahn. (Constituirende Generalversammlung.) Am 3. Februar fand in Budapest unter Vorsitz des Concessionärs Reichstagsabgeordneten Géza von Kubinyi die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft „Muránythaler Localbahn“, d. i. der von der Station Pelsöcz der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Banréve—Dobsina abzweigenden Localbahn Pelsöcz—Murány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 14) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Rechenschaftsbericht des Concessionärs, sowie der Ausweis über die Placirung der Stammactien und Prioritäts-Obligationen zur Verlesung, demzufolge das Stammcapital fl. 1,546.000 beträgt, wovon fl. 541.000 auf Stammactien und fl. 1.005.000 auf Prioritäts-Obligationen entfallen. Emittirt werden 5410 Stück Stammactien und 13.400 Prioritätsactien im Nominalwerthe von je 200 Kronen im Gesammtbetrage von fl. 1,881.000; die Regierung trägt hiezu fl. 183.700 bei. Nach der Genehmigung des mit der Bauunternehmung, namentlich mit Julius Mandel, Alexander Hoffmann und Wilhelm Quittner abgeschlossenen Vertrages, sowie nach einer eingehenden Discussion über die Statuten, erfolgten die Wahlen in den Directionsrath und den Aufsichtsrath. In einer nach Schluss der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Directionsrathes wurde Géza von Kubinyi zum Präsidenten und und Dr. Paul Mandel zum Vicepräsidenten des Directionsrathes gewählt.

Ofener Bergbahn - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Alexander Országh fand am 4. Februar in Budapest die ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ofener Bergbahn-Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Directionsbericht über die Gestion der Gesellschaft im Betriebsjahre 1892 zur Verlesung. welchem zufolge der Reingewinn des abgelaufenen Jahres fl. 10.340·50 beträgt. Nach Abschlag der Tantièmen und des Amortisationsbetrages verbleiben fl. 7351·50, von welcher Summe für jede Actie 8 fl. Dividende und für jeden Genussschein fl. 2 entfallen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes ertheilte die Versammlung der Direction uud dem Aufsichtsrathe das Absolutorium.

Ausland.

Deutsches Reich und Belgien. (Gepäckabfertigung auf Fahrscheine der Englischen Reiseunternehmer.) Wie die „Z. d. V. D. E.-V.“ berichtet, sind die von den Verwaltungen der Reichseisenbahnen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, der Main-Neckarbahn, der Badischen, Württembergischen und Bayerischen Staatseisenbahnen, sowie der Belgischen Staatseisenbahnen den Englischen Reiseunternehmen Thomas Cook & Sohn und Henry Gaze & Sohn bisher überlassenen, zur Mitnahme von 25 kg Freigepäck berechtigenden, zusammenstellbaren Fahrscheine am 1. Februar sämmtlich von der Verausgabung zurückgezogen worden. An Stelle dieser Fahrscheine werden für die Strecken der genannten Eisenbahnen neue, zu niedrigeren Preisen berechnete Fahrscheine verausgabt, welche keinen Anspruch auf Freigepäck gewähren und deshalb den Vermerk „Kein Freigepäck“ tragen. Da die Fahrscheine hinsichtlich der Gewährung, bezw. Nichtgewährung von Freigepäck mit den Tarifen für die verschiedenen Verbandsverkehre nunmehr übereinstimmen, so kann fernerhin die Gepäckabfertigung auf Fahrscheine der Englischen Reiseunternehmer nach Maassgabe der Bestimmungen der einschlägigen Verbandstarife vorgenommen werden.

Preussen. (Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln für die Staatseisenbahnen.) Nach der „Z. d. V. D. E.-V.“ hat der zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die Preuss. Staatsbahnen durch das Gesetz vom 8. April 1889 bewilligte Credit von 50,000.000 Mk. zur Beschaffung von 450 Locomotiven, 510 Personenwagen und 8.312 Güter- und Gepäckwagen ausgereicht. Diese Beschaffungen bleiben gegen die ursprüngliche Annahme in Folge der gestiegenen Preise für Betriebsmittel um 190 Personenwagen und 688 Güter- und Gepäckwagen zurück. Bis Ende September 1892 waren von dem Credite 49,879.245 Mk. verwendet. Der durch das Gesetz vom 20. Juni 1891 zu gleichem Zwecke bewilligte Credit von 53,800.000 M. ist bisher für die Beschaffung von 447 Locomotiven, 1037 Personenwagen und 6553 Gepäck- und Güterwagen in Anspruch genommen worden. Verausgabt wurden dafür bis Ende 1892 45.312.892 Mk.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 20. bis zum 26. Februar.)

Adriatischer Dienst.

21. Februar, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

22. „ um 4 $1/2$ Uhr Nachmittags: Dampfer „Thetis“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.

23. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Tibisco“, Capitän E. Mazzarevich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän M. Botterini, nach Venedig.

24. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Nil“, Capitän F. Cossovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

25. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

26. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Messina“, Capitän A. Bilaffer, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

21. Februar, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Danae“, Capitän G. Klansberger, nach Smyrna, mit Berührung von Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, und Khios. Anschluss in Smyrna nach Samos, Chesmé und Rhodus.

22. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Urano“, Capitän G. Vitaglich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen.

24. „ zu Mittag: Dampfer „Amphitrite“, Capitän B. Vidos, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

25. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Berenice“, Capitän P. Mersa, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Pyräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Varna, Costanza, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt Batum und Odessa.

Indo-Chinesischer Dienst.

21. Februar, um 4 U. Nachm.: Dmpf. „Maria Valerie“, Capitän A. Mitis, nach Indien, China und Japan mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe; nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. Februar d. J. dem Oberinspector der Oesterr. Staatsbahnen Gottfried **Pitlik** anlässlich seiner Uebernahme in den bleibenden Ruhestand taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 14. Februar d. J. dem Inspector der priv. Südbahn-Gesellschaft und Stationsvorstande in Wiener-Neustadt Johann **Richter** in Anerkennung seiner vieljährigen berufseifrigen Wirksamkeit das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Verwaltungsrath der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft hat in seiner Sitzung vom 27. Jänner an Stelle des in Folge Demission aus dem Verwaltungsrathe geschiedenen früheren Präsidenten Franz Freiherrn von **Hopfen**, den k. und k. Kämmerer und Gutsbesitzer Prinzen Egon von **Hohenlohe-Waldenburg-Schillingsfürst** zum Mitgliede und gleichzeitig zum Präsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Südrussischer Güterverkehr via Wołoczysk und Radziwiłow.

Einführung eines Tarifnachtrages II.

Mit 1. März n. St. 1893 tritt der Nachtrag II zum Tarife für obbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält die Aufhebung des Specialtarifes 4 (für Flachs etc.).

Exemplare dieses Nachtrages können durch die unterzeichnete General-Direction unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 15. Februar 1893. [162]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung des Nachtrages I zum directen Personentarife.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1893 tritt der Nachtrag I zum directen Personentarife vom 15. Jänner 1893 in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Trnovan in den directen Personentarif, Neuauflage combinirter Fahrkarten von Saaz nach hierseitigen Stationen und Ergänzung der Fahrpreise für den Verkehr mit Rakonitz.

Teplitz, am 16. Februar 1893. [163]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Priv. Oesterr-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. priv. Böhmischen Nordbahn via Aussig.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1893 tritt für den obengenannten Verkehr ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der directe Tarif vom 1. November 1890 sammt Nachtrag I aufgehoben wird.

Teplitz, am 15. Februar 1893. [164]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach-Böhmischer Braunkohlenverkehr über Wien.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit 1. April 1893 tritt je ein Nachtrag II zum Tarife für den Inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach vom 1. September 1892 und zum Tarife für den Böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien vom 1. Juli 1892 in Kraft.

Durch diese Tarifnachträge wird die Station Eisenberg der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in die betreffenden Kohlenverkehre einbezogen; ferner enthalten die Nachträge Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 5 kr. für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 15. Februar 1893. [165]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für den Transport von Mineralkohle, Coaks und Briquetts von Stationen der k. k. priv. Mohács-Fünfkirchner und der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien—Pottendorf — Wr.-Neustädter Bahn, giltig vom 15. August 1887.

Aufhebung des Tarifes.

Mit 31. März 1893 tritt der Ausnahmetarif für den Transport von Mineralkohle, Coaks und Briquetts von Stationen der k. k. priv. Mohacs-Fünfkirchner und der kgl. priv. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn, giltig vom 15. August 1887, sammt Nachtrag I vom 1. Februar 1893, ausser Kraft.

Wien, am 15. Februar 1893. [166]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen und Coaks nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn und der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Aenderung in Bezug auf die Anwendung der Coursdifferenzen.

Von den Frachtsätzen des obbezeichneten, vom 1. Juli 1889 giltigen Tarifes werden am 1. März 1893 ab bis auf Weiteres die Coursunterschiedsbeträge der Tabelle 1 in Abzug gebracht.

Wien, am 15. Februar 1893. [167]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Tiroler Güterverkehr.

Ausgabe eines Nachtrages I zum Verbands-Gütertarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1893 tritt ein Nachtrag I zu obbezeichneten, vom 1. Juli 1890 giltigen Verbands-Gütertarife, Theil II, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält ein anderweitiges Vorwort, anderweitige besondere Bestimmungen, sowie eine Berichtigung des Tarifes.

Wien, am 13. Februar 1893. [168]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages II zum Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. November 1884.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1893 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. November 1884 giltigen Seehafen-Ausnahmetarife für Eilgut- und Frachtgut-Transporte im internen Verkehre zwischen Triest und Fiume einerseits und Wien (Matzleinsdorf und Südbahnhof) und Stationen der Strecken Wien—Payerbach inclusive (auch Laxenburg) und Wr.-Neustadt — Steinamanger inclusive, sowie der Wien — Pottendorf — Wiener-Neustädter Eisenbahn andererseits zur Einführung.

Derselbe enthält: Aenderung der Bestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages können im Wege unserer Stationen, bei unserer commerciellen Direction in Wien, sowie bei unserer gesellschaftlichen Betriebsdirection in Budapest zum Preise von 3 kr. pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 15. Februar 1893. [169]

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. März 1893 gelangt zu dem vom 1. November 1892 giltigen Verbandstarif ein Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:

Ausnahmetarife für Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren, ferner für Branntwein, Liqueur und Bier, dann für gebrauchte Emballagen nicht als Retoursendung, und für Möbel und Möbelgestelle.

Exemplare des beregten Nachtrages sind bei den betheiligten Verbandsverwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen erhältlich.

Wien, am 16. Februar 1893. [170]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr für Galizien und die Bukowina.

Frachtsatz für Malz.

Die im Elbeumschlagstarife für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893 angeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 a für Getreide finden ab 1. März 1893 auch Anwendung auf den Artikel „Malz“.

Wien, am 15. Februar 1893. [171]

Oesterr. Nordwestbahn
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen und Coaks nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom I. Juni 1889.

Aenderung in der Anwendung der Curskürzungstabellen.

Von den Frachtsätzen des citirten Ausnahmetarifes werden vom 1. März 1893 ab bis auf Weiteres an Stelle der Curskürzungen der Tabelle 2 diejenigen der Tabelle 1 in Abzug gebracht.

Wien, am 15. Februar 1893. [172]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Breslau-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IV zum Theil II.

Mit 1. März 1893 tritt zum Theile II des Breslau-Sächsischen Verbandstarifes vom 1. August 1891 der Nachtrag IV in Kraft, welcher anderweitige Fassung und Ergänzungen der Ausnahmetarife für Garne und Getreide enthält.

Exemplare erliegen bei den betheiligten Stationen und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau erhältlich.

Wien, am 14. Februar 1893. [173]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Einführung von Abonnementskarten in der Strecke Maffersdorf-Mitteldorf—Gablonz a/N.

Vom 1. März 1893 ab gelangen für die Strecke Maffersdorf-Mitteldorf—Gablonz a/N. Abonnementskarten in Päckchen zu je 20 Einzelfahrten zur Einführung.

Die Ausgabe dieser Karten erfolgt in Gablonz und in Maffersdorf-Mitteldorf.

Die Preise derselben betragen für die II. Classe 5·10 fl. ö. W. und für die III. Classe 3·10 fl. ö. W. incl. der ärarischen Stempelgebühren.

Wien, im Februar 1893. [174]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn.

Neuer Tarif.

Für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn andererseits tritt am 1. April 1893 ein neu umgearbeiteter Tarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. März 1892 aufgehoben wird.

Exemplare sind bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I., Pestalozzigasse 8, erhältlich.

Wien, am 16. Februar 1893. [175]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.

Tarif für den directen Personenverkehr.

Mit 1. April 1893 gelangt ein neu umgearbeiteter Tarif für den vorstehend genannten Verkehr zur Ausgabe und wird hiedurch der gleichnamige Tarif vom 1. März 1892 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare sind bei den genannten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 18. Februar 1893. [176]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Consortium für Eislieferung bei Bahntransporten.

Beistellung von Specialwagen mit Kühlvorrichtungen und von Eis für Fleischtransporte aus Galizien und der Bukowina nach Wien, Gross-Markthalle.

Zur Beförderung von Fleischwaaren-Sendungen aus Galizien und der Bukowina nach Wien Gross-Markthalle werden nach Thunlichkeit und soweit nicht etwa die p. t. Versender fallweise durch Vermerk im Frachtbriefe oder ein- für allemal durch anderweitige schriftliche Erklärung es sich verbieten, Specialwagen mit Aufhänge- und Kühlvorrichtungen verwendet. Ein Anspruch auf Beistellung solcher Wagen steht jedoch den Parteien nicht zu.

Während der wärmeren Jahreszeit (je nach den Witterungsverhältnissen von März oder April bis einschliesslich October) verkehren diese Wagen mit einer Beiladung von Eis. Die Beistellung des Eises besorgt, unter Ausschluss jeder Mitwirkung und Gewährleistung der Eisenbahnverwaltung, das Wiener „Consortium für Eislieferung bei Bahntransporten".

Für die Beförderung von Fleischwaaren-Sendungen in diesen Wagen zur Zeit des Verkehres derselben mit Eisbeiladung ist neben den tarifmässigen Bahngebühren als Entschädigung für die Eisbeistellung zu Gunsten des genannten Consortiums pro je angefangene 10 Kilogramm jeder Sendung zu entrichten:

a) für Sendungen ab Stationen östlich von Krakau . . . . 8 kr.
b) für Sendungen ab Krakau und Stationen westlich von Krakau, dann für die via Saybusch-Zablocie auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn übergehenden Sendungen . . . . 5 kr.

Diese Entschädigung wird mit Genehmigung des hohen k. k. Handelsministeriums, Z. 55.291 ddo. 3. December 1891 und Z. 64.058 ddo. 20. December 1892 gleich einer tarifmässigen Nebengebühr der Abgabsbahn Seitens der Güterexpedition in Wien angerechnet.

Wien, am 20. Februar 1893. [177]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

II. Nachtrag zum Tonage-Tarif.

Mit Giltigkeit ab Schiffahrtsbeginn 1893 tritt der II. Nachtrag zum Tonage-Tarife für die Strecke Theben—Wien—Linz—Passau in Wirksamkeit. Derselbe enthält einen neuen Kilometerzeiger für die Strecke Passau—Linz—Wien—Theben unter Aufhebung des im Haupttarife vom Jahre 1882 enthaltenen Kilometerzeigers der gleichen Strecke.

Tarifexemplare sind bei der Direction der genannten Gesellschaft erhältlich.

Wien, am 16. Februar 1893. [178]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Kartirungssätze für Getreide etc. nach Korneuburg transit.

Mit Giltigkeit vom Schiffahrtsbeginne 1893 gelangen Kartirungssätze für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, ferner Kleie, Malz, Oelkuchen und Oelkuchenmehl von Schiffsladeplätzen nach Korneuburg transit mit der Bestimmung nach Laube transit zur Einführung.

Die gleichnamigen vom Schiffahrtsbeginne 1892 giltigen Kartirungssätze werden hiedurch aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die Direction in Wien zu beziehen.

Wien, am 18. Februar 1893. [179]

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Sächsischer, Sächsisch-Württembergischer und Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. (Ausnahmetarife für Nessel und Garne [Twiste].) Die in den vorbezeichneten Verbandsgüterverkehren bestehenden Ausnahmetarife für Nessel und Garne (Twiste) erhalten mit Wirksamkeit vom 1. April 1893 an Stelle der seitherigen die folgende Fassung:

Ausnahmetarif für

A) Garne aller Art (ausgenommen Seidengarn, Seidenzwirn, Leinenzwirn und Baumwollzwirn);

B) Baumwollgewebe, rohe, glatte und geköperte, sämmtlich nicht gebleicht, nicht gefärbt, nicht bedruckt oder appretirt und nicht aus gebleichten oder gefärbten Garnen gearbeitet;

a) bei Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief,
b) bei Zahlung der Fracht für mindestens 10.000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.

Ausgeschlossen von der Tarifirung nach diesem Ausnahmetarife sind:

1. alle sammetartigen und
2. alle gemusterten und façonnirten Baumwollgewebe.

Zu den vorstehend unter Ziffer 2 bezeichneten Geweben, welche in Folge eigenthümlicher Verschlingung von Kett- und Einschlagfäden eine bestimmte Zeichnung (Muster, Dessin) darbieten, gehören vorzugsweise die folgenden Stoffe:

Dimity (Wallis), gemusterte: Drelle, Barchent, Percails, Musseline und Tülle, Baumwollendamaste;
Piqué (dichter Stoff, bei dem zwei oder mehr Ketten übereinander liegen und an der Grenze des Dessins zusammengewebt sind);
Piquébarchent (auf einer Seite gerauht).

Anmerkung. Die Frachtbrief-Declaration hat genau nach dem Ausnahmetarif zu lauten und muss in voller Uebereinstimmung mit der Beschaffenheit der Sendung sein. Zur Vermeidung von Differenzen wird darauf hingewiesen, dass zu den gemusterten Geweben, welche allgemein auf Jacquardstühlen hergestellt werden, nicht die gestreiften Gewebe gehören, bei denen der Streifen nicht mit einer bestimmten Zeichnung (Muster, Dessin), sogenanntem Jacquard-Muster, versehen, und welche daher auf Schaftstühlen hergestellt worden sind. Es fallen also nichtgemusterte Dimity (Wallis), auch Satin striped, Cablé, Drell u. s. w. genannt, wenn sie nur gestreift sind und die Streifen ein Jacquardmuster nicht haben, unter die geköperten Stoffe und sind nach dem Ausnahmetarif abzufertigen.

Gleichzeitig wurde mit Giltigkeit vom 15. Februar 1893 an die schlesische Station Mittelsteine in den im Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandsverkehre (Tarifheft 1) bestehenden Ausnahmetarif 7 für Nessel und Garne (Twiste) neuaufgenommen, für welche Station die bevorstehende neue Fassung des Ausnahmetarifes mit dem gleichen Tage in Kraft tritt.

Directer Güterverkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen einerseits und des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt andererseits. (Tarifänderungen.) Am 1. April 1893 kommt zwischen Wolfsgefährt einerseits und einer grösseren Zahl von Stationen der königl. Sächsischen Staatsbahnen andererseits die directe Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen gänzlich zur Aufhebung. Zwischen Wolfsgefärth und Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen bleibt vom obengedachten Zeitpunkte ab eine directe Abfertigung von Gütern, bezw. von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen nur insoweit bestehen, als im Nachtrag VIII zum Sächsisch-Thüringischen Gütertarif, Heft 1, bezw. im Nachtrag III zum Sächsisch-Thüringischen Vieh- etc. Tarif directe Entfernungen und Frachtsätze vorgesehen sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
370	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Heu	Angern	Saarbrücken Trier l. M. Trier r. M. Metz Strassburg (Centralbahnhof u. Neudorf, Königshofen u. Schiltigheim)	Bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. März 1893 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893			Mark 2·37 2·52 2·52 2·55 2·23		Im Kartirungswege		
				Bisenz-Pisek	Saarbrücken Trier l. M. Trier r. M. Metz Strassburg (Centralbahnhof u. Neudorf, Königshofen u. Schiltigheim)					2·47 2·59 2·59 2·65 2·33				
				Bisenz-Stadt	Saarbrücken Trier l. M. Trier r. M. Metz Strassburg (Centralbahnhof u. Neudorf, Königshofen u. Schiltigheim)					2·55 2·67 2·67 2·73 2·41				
				Lundenburg	Saarbrücken Trier l. M. Trier r. M. Metz Strassburg (Centralbahnhof u. Neudorf, Königshofen u. Schiltigheim)					2·36 2·48 2·48 2·54 2·22				
371	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz	Timmelkam und Vöcklabruck	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Westösterreich vom 1. October 1891		Pfge. 111*) †)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt fünf Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag
				Schönpriesen-Umschlag						106*)				
				Dresden-Elbkai						133				
				und umgekehrt										

†) Für Aussig-Landungsplatz versteht sich der Frachtsatz von 111 Pfennige inclusive Schleppbahngebühr.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
372	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Talkerde	Gleisdorf Weiz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Februar 1891		Pfge. 176*) 196*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt fünf Pfennige pro 100 kg
				Gleisdorf Weiz	Schönpriesen-Umschlag					171*) 191*)				
				Gleisdorf Weiz	Dresden-Elbkai					205 225				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Krenzer ö. W.					
373	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauerziegel	Techernowitz	Reitzenhain Sohmiedeberg Weipert	1. Aufgabe ale Frachtgnt und Frachtzablung für mindestene due Ladegewicht der verwenten Wagen 2. Dae Auf- nnd Abladen ist parteiseite zu beeorgen	Bie auf Weiteree, längstens bis Ende December 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Jnni 1887 eammt Nachträgen	14·4 17·1 19·1	13·7 15·0 15·0	0·7 2·1 4·1	Im Kartirungswege		
374	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Möbel aue gebogenen Holze, insoweit selbe ale eperriges Gnt nnd nach Claese I tarifirt werden, bei Verladnng in achträdrigen Wagen mit einem Ladegewichte bie zn 15000 kg	Bielitz Bisenz-Pisek Bistritz a. H. Holleschan Wall.-Meseritsch Weisskirchen	a) Wien Nordbahnhof transito b) Wien Nordbahn, Donanuferbahnhof traneito	Aufgabe von, bezw. Frachtzablung für mindestene 10000 kg pro Frachtbrief und Wageu; Bestimmung der Sendnngen znm Exporte aue Oesterreich und Nachweienng deseelben; Auf- laden der Sendnngen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteree, längstene jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	kr. Ad a) / Ad b) 86·3 / 88 3 32·5 / 34·5 48·6 / 50·6 45·8 / 47·8 55·4 / 57·4 55·1 / 57·1	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende Orig.-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen epätestens zwei Monate nach Ablauf dee Zugeständnisses	Die achträdrigen Wagen miteinem Ladegewichte bie zu 15000 kg werden nicht obligatorisch, eondern nnr nach Thunlichkeit beigestellt
375	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Oesterr.-ungar. Staatsoieenbahn-Geeellschaft	Eisenbahnschienen	Mähr.-Ostrau	Wildeuschwert trs. (für Adlerkosteletz)	Anfgabe von, bezw. Frachtzahlnng für mindestons 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Anfrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Bestimmung der Sendnngen znr Verwendung beim Baue dor Localbahn Castalowic-Reichenau-Solnitz u. Beförderung derselben nnter der Adresse der Bauunternehmung für diese Localbahn	Bie auf Weiteres, längsteus jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	72·3 kr.	50·4 kr.	21 9 kr.	Im Rückvergütnngswege	Auf die reclam. Firma als Anfgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Dnplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgeetellt werden, vorznlegen epätestens zwei Monate nach Ablanf dee Zngeständnisses	
376	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Spodium / Melasee / Zncker der Classen II und A	H o h e n m a u t h	Stationen in der Richtnng gegen Prag via Chotzen oder vice versa	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmnngen. Das Auf-, bezw. Abladen in Hohenmauth hat die Partei zu beeorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	L o c a l t a r i f		Nacblass von der Manipulations-Gebühr	2 kr. / 2 kr. / 4 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei Sendnngen von Hohenmauth: Auf den Reclamanten als Versender lautende Orig.-Aufgabs-Recep., bezw. Dnplicat-Frachtbriefe bei Wagenladungen: Bei Sendungen nach Hohenmauth: Auf den Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe. Auf diesen Docnmenten ist Seitens der Station Hohenmauth zu bestätigen, dass das Auf-, bezw. Abladen dnrch Organe der Partei vorgenommsn wnrde	Ansgeschlossen von der Rückvergütnng der nebenstehenden Manipnlationsgebühren sind alle Sendungen, für welche ermäseigte Kartirungsfrachtsätze oder ermässigte Frachtsätze im Rückvergütnngswege zur Anwendnng gelangen oder welche von einer Station der Localbahn Chotzen-Leitomischl (einschliesslich Chotzen) nach Hohenmanth oder nmgekehrt*)

*) znr Beförderung gelangen, sowie solche Sendnngen, die von Hohenmanth via Chotzen nach Stationen in der Richtnng B.-Trübau und Nachod oder vice versa verfrachtet werden. Das Zngeständniss gilt nnr für mit der Station Hohenmanth in directer Schienenverbindnng stehende Etablissements.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
377	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig St.E.G. loco und transit	Kalk-Podol Prachovic Kosteletz-Vižec	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Kreuzer 49·4 49·0 47·8	40·7 40·7 40·7	8·7 8·3 7·1	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, vorzulegen bis Ende März 1894	Gleichzeitig tritt das im Verordnungs-Blatte Nr. 138 vom 1. December 1892 sub Post 1880 publicirte Refactiezugeständniss ausser Kraft
378	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter aller Art	Moravan oder vice versa	Diversen Stationen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Tarif Theil 1 vom 1. Jänner 1893		Nachlass von der Auf- und Abladegebühr	0·5 kr. pro 100 kg	Im Rückvergütungswege	Bei den Abgabsgütern: Orig.-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend. Bei den Aufgabsgütern: Eine vom Stationschef in Moravan vidirte Consignation. Die Documente sind spätestens Ende März 1894 vorzulegen	Bahnämtlicherseits muss in den bezeichneten Documenten bestätigt erscheinen, dass das Abladen durch die Arbeitskräfte der Partei besorgt wurde.

Von der Begünstigung sind ausgeschlossen bei der Aufgabe: Die Güter der Classen B und C und der Specialtarife 2 und 3, bei welchen das Anfladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. Bei der Abgabe: Mineralische Kohle und Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat. Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Moravan in directer Schienenverbindung stehen.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
379	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Animalischer Dünger	Süssenbrunn	Siebenbrunn-Leopoldsdorf Raasdorf Wolkersdorf Schleinbach Neubau-Kreuzstätten Mistelbach Grussbach Mislitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	Bestehen keine	Gulden pro Wagenladung 9·30 7·20 9·30 10·60 13·20 15·50 19·00 22·30		Im Kartirungswege		
380	Südbahn-Gesellschaft		Farbhölzer aller Art in Stücken und Blöcken, sowie für Farbwurzeln, ungemahlen Und für die hieraus erzeugten verkleinerten Farbhölzer aller Art, bezw. gemahlenen Farbwurzeln	Triest S.B. und Fiume Salloch	Salloch Budapest S.B. und Kelenföld transit	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Nebenstehender ermässigter Frachtsatz gelangt aber nur für das correspondirende gleiche Quantum Farbhölzer in Stücken und Blöcken und Farbwurzeln, ungemahlen, einerseits, und verkleinerte Farbhölzer und gemahlene Farbwurzeln andererseits zur Berechnung	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif der Südbahn-Gesellschaft	Variabel	104 kr. ö. W. incl. Mgb., bezw. ungar. Steuer	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Orig.-Frachtbriefe für Farbhölzer in Stücken und Blöcken, sowie für ungemahlene Farbwurzeln, denen bezüglich der verkleinerten Farbhölzer und gemahlenen Farbwurzeln die auf schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Duplicat-Frachtbriefe beizuschliessen sind, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
381	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Marmor in Blöcken, auch roh bebanen	Pontebba transit	Niklasdorf Sandhübel	Bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 1. October 1887 für den österr.-ungar.-ital. Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs pro Tonne = 1000 kg 28·57 28·57	Variabel	Kartirung		
382	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Metallgemische, unsdie der Position M 20 des Tarif-Theiles I	Triestinghof	Traisen (Fabrik) oder umgekehrt	Auf- und Abladen ist von der Partei zu besorgen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht bei Benützung von der Partei gehörigen Wagen kein Frachtsatz	14 fl. pro Wagen		Im Kartirungswege		Sendungen müssen in von der Partei beigestellten Eisenbahnwagen verladen werden
				Wöllersdorf	Leobersdorf oder umgekehrt	In jedem Gewichte			12 fl. pro Wagen	8 fl. pro Wagen	4 fl. pro Wagen			Die Sendungen müssen entweder von Stationen der Südbahn-Gesellschaft südlich von Leobersdorf stammen oder nach solchen bestimmt sein
383	E.W.A.		Holzreifen	Edlitz	Wien E.W.A.	a) In beliebigen Mengen b) Bei Frachtzahlung für mind. 5000 kg pro Frachtbrief u. Wagen	Bis auf Widerruf, längst. bis Ende December 1893	Localtarif	69·0 kr.	kr. a) 59·0 b) 57·0	kr. 10·0 12·0	Kartirung		
384	E.W.A.	**Ergänzung.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 136 ex 1892, sub Pos. 1824, publicirte Frachtbegünstigung für Getreide und Malz ist hinsichtlich der Relation Wien Oe.N.W.B. transit—Wien E.W.A. dahin zu ergänzen, dass diese Transporte ausschliesslich über die k. k. Donauuferbahn zu leiten sind.												

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. In der Verlautbarung im Verordnungs-Blatte Nr. 20 vom 18. Februar 1893, fortl. Nr. 366, sind die Spalten „Zugestandener Frachtsatz" und „Nachlass vom bestehenden Frachtsatze" verwechselt worden und soll es in diesen Colonnen richtig heissen: bei Dresden-Altstadt 368 Pfg. — 24 Pfg. (statt 24 Pfg. — 368 Pfg.) und bei Dresden-Neustadt 373 Pfg. — 24 Pfg. (statt 24 Pfg. — 373 Pfg.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 22. **Wien, 23. Februar 1893.** **VI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 14. Jänner 1893, Z. 2051, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Militär-Aspiranten.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerial-Verordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 14. Jänner 1893.

Verzeichniss des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums, Abth. 2, Nr. 63, über die an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung (des Anspruchsberechtigten)	Freiwilliger Verzichtleistung (des Anspruchsberechtigten)	Strafgerichtl. Verurtheilung (des Anspruchsberechtigten)	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
3233	Eckensberger Josef	1	.	.	.	.	1
3954	Benesch Johann	.	.	.	1	.	*a*
4321	Anton Wilhelm	.	.	.	1	.	*b*
4559	Smrček Michael	1	.	.	.	.	1
4763	Schmautz Franz	.	.	.	1	.	*c*
4803	Klein Lasar	.	.	.	1	.	*d*
5256	Magyarosi Josef	1	.	.	.	.	1
5302	Lichtblau Emanuel	1	.	.	.	.	1
6366	Szalay Michael	.	.	.	1	.	1
7275	Dobija Mathias	1	.	.	.	.	1
7483	Gross Franz Josef	.	.	.	1	.	1
7625	Manya Akim	1	.	.	.	.	1
8164	Blath Adolf Johann	.	.	.	1	.	1
8269	Bier Thomas	1	.	.	.	.	1
8319	Formanek Karl	1	.	.	.	.	1
8499	Stańko Andrzej	1	.	.	.	.	1
9131	Kniha Josef	1	.	.	.	.	1
9196	Dragoun Alois	1	.	.	.	.	1
9291	Laufer Bernhard	1	.	.	.	.	1
9320	Lamoth Gabriel	.	.	.	1	.	1
9416	Klouda Josef	1	.	.	.	.	1
9476	Alter Johann	1	.	.	.	.	1
9507	Kranner Simon	1	.	.	.	.	1
9702	Bohnhof Willibald Peter Paul	1	.	.	.	.	1
9744	Jakob Rudolf	1	.	.	.	.	1
9748	Vilim Stefan	1	.	.	.	.	1
9946	Erber Ernst	1	.	.	.	.	1
9988	Zeman Eduard	1	.	.	.	.	1
10239	Klein Rudolf Franz	1	.	.	.	.	1
10301	Kuhn Karl	1	.	.	.	.	1
10304	Sorko Mathias	1	.	.	.	.	1
10350	Steile-Pfaff Janos	1	.	.	.	.	1
10393	Prochaska Johann	1	.	.	.	.	1
10441	Richter Franz	1	.	.	.	.	1
10499	Reitmayr Adolf	1	.	.	.	.	1
10535	Kredba Franz	1	.	.	.	.	1
10573	Drumler Ferdinand	1	.	.	.	.	1
10589	Bernglau Karl	1	.	.	.	.	1
10628	Pillarz Heinrich	1	.	.	.	.	1
10718	Waldmann Mathias	1	.	.	.	.	1
10864	Fichtner Josef	1	.	.	.	.	1
10887	Ditl Josef	1	.	.	.	.	1
10914	Pahr Lambert	1	.	.	.	.	1
10926	Törsieb Karl	1	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung des Anspruchsberechtigten	Freiwilliger Verzichtleistung des Anspruchsberechtigten	Strafgerichtl. Verurtheilung des Anspruchsberechtigten	Ablebens des Anspruchsberechtigten	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
10948	Kiffe Adolf	1	.	.	.	.	1
11044	Macuski Jan	1	.	.	.	.	1
11048	Sálek Johann	1	.	.	.	.	1
11279	Gojkovics Alexander	1	.	.	.	.	1
11297	Gáspár Jóos Josef	1	.	.	.	.	1
11322	Drobac Marko	1	.	.	.	.	1
11362	Boros Mathias	1	.	.	.	.	1
11366	Lesiewicz Stanislaus Vincenz	1	.	.	.	.	1
11397	Juvanc Franz	1	.	.	.	.	1
11467	Panoch Mathias	1	.	.	.	.	1
11545	Kleinkopf Moses	1	.	.	.	.	1
11555	Obrubański Lucian	1	.	.	.	.	1
11566	Bernhardt Franz	1	.	.	.	.	1
11579	Neciuk Michael	1	.	.	.	.	1
11614	Szvajofcsik (Szolyvay) Johann	1	.	.	.	.	1
11627	Wanicki Adam	1	.	.	.	.	1
11692	Sarang Josef	1	.	.	.	.	1
11693	Ferketić Mato	1	.	.	.	.	1
11742	Polzer Johann	1	.	.	.	.	1
11757	Stětina Karl	1	.	.	.	.	1
11797	Karl Leopold	1	.	.	.	.	1
11813	Latal Jakob	1	.	.	.	.	1
11817	Jederlinić Nikolo	1	.	.	.	.	1
11861	Fürst Jakob	1	.	.	.	.	1
11869	Wick Anton	1	.	.	.	.	1
11872	Branicki Michael	1	.	.	.	.	1
11889	Svatoš Franz	1	.	.	.	.	1
11928	Potoczny Franz	1	.	.	.	.	1
11974	Jelinek Franz	1	.	.	.	.	1
12000	Horvath Stefan	1	.	.	.	.	1
12022	Almaši Alexander	1	.	.	.	.	1
12090	Rajmon Josef	1	.	.	.	.	1
12122	Fiala Anton	1	.	.	.	.	1
12130	Matota Stefan	1	.	.	.	.	1
12136	Šedivý Franz	1	.	.	.	.	1
12141	Chrobaczyński Maximilian	1	.	.	.	.	1
12154	Ziegler Anton	1	.	.	.	.	1
12158	Podgornik Johann	1	.	.	.	.	1
12171	Tiller Andreas	1	.	.	.	.	1
12177	Wiszniewski Anton	1	.	.	.	.	1
12201	Möstl Anton	1	.	.	.	.	1
12211	Reschenauer Karl	1	.	.	.	.	1
12255	Peterka Adalbert	1	.	.	.	.	1
12262	Skulicz Josef	1	.	.	.	.	1
12286	Swoboda Anton	1	.	.	.	.	1
12290	Hiess Leopold	1	.	.	.	.	1
12321	Graf Franz	1	.	.	.	.	1
12346	Fencl Franz	1	.	.	.	.	1
12353	Beretzka Anton	1	.	.	.	.	1
12364	Keržić Mate	1	.	.	.	.	1
12379	Galańczuk Prokop	1	.	.	.	.	1
12383	Wittmann Heinrich Georg Franz	1	.	.	.	.	1
12418	Floder Johann	1	.	.	.	.	1
12444	Boruch Karl	1	.	.	.	.	1
12449	Sendler Alois	1	.	.	.	.	1
12455	Kreizinger Johann	1	.	.	.	.	1
12468	Grönner Alexander	1	.	.	.	.	1
12472	Michalewicz Theodor	1	.	.	.	.	1
12474	Jeschiwe Samuel	1	.	.	.	.	1
12487	Baumann Josef	1	.	.	.	.	1
12491	Pešek Ignaz	.	.	1	.	.	e
12496	Gottlieb Israel	1	.	.	.	.	1
12503	Faustka Josef	1	.	.	.	.	1
12507	Wojciechowski Ignaz	1	.	.	.	.	1
12511	Chřomy Joachim	1	.	.	.	.	1
12527	Kulczycki Karl	1	.	.	.	.	1
12546	Sperber Schulim	1	.	.	.	.	1
12548	Horatczuk Michael	1	.	.	.	.	1
12551	Sandner Anton	1	.	.	.	.	1
12570	Bernardiúk Stefan	1	.	.	.	.	1
12587	Reszko Josef	1	.	.	.	.	1
12604	Sánger Adam	1	.	.	.	.	1
12609	Bohač Josef	1	.	.	.	.	1
12618	Luttenberger Stefan	1	.	.	.	.	1
12626	Mauder Karl	1	.	.	.	.	1
12640	Rupp Jakob	1	.	.	.	.	1
12644	Peschka Anton	1	.	.	.	.	1
12647	Liebelt Richard	1	.	.	.	.	1
12666	Wied Anton	1	.	.	.	.	1
12674	Hantschek Josef	1	.	.	.	.	1
12679	Ercigoj Jakob	1	.	.	.	.	1
12692	Lesiak Stanislaus	1	.	.	.	.	1
12697	Zorich Bozo	1	.	.	.	.	1
12760	Popp Johann	1	.	.	.	.	1
12781	Jereb Johann	1	.	.	.	.	1
12842	Knoll Karl	1	.	.	.	.	1

a Benesch ist am 12. Jänner 1880 ertrunken.
b Anton ist im Invalidenhause zu Tyrnau gestorben.
c Schmautz ist zu St. Martin in Steiermark gestorben.
d Klein ist am 3. Jänner 1888 in Budapest gestorben.
e Pešek wurde aus dem Militärverbande entlassen und ist sein Aufenthaltsort unbekannt.

Die Certificate der unter *a*, *b*, *c*, *d* und *e* Angeführten konnten nicht eruirt werden.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit einer Spurweite von 0·76 m auszuführende Localbahn von Riva über Ballino und Tione nach Pinzolo.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Techniker Oswald Candelpergher in Roveredo die Bewilligung zur Vornahme, bezw. Fortsetzung der von dem seither verstorbenen Ingenieur Eugen Bonapace auf Grund der Erlässe vom 22. Juli 1891 und 10. Februar 1892, ZZ. 32.969 und 3676 (Vrdgs.-Bl. Nr. 94 ex 1891 und Nr. 24 ex 1892), eingeleiteten technischen Vorarbeiten für eine mit einer Spurweite von 0·76 m auszuführende Localbahn von Riva über Ballino und Tione nach Pinzolo im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 27. Jänner 1893. Z. 2825.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 7. Februar 1893, Z. 6747, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Militär-Aspiranten.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgezeichneten Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 7. Februar 1893.

Verzeichniss des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung, Z. 1533/109 I ex 1893, über jene an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im IV. Quartal 1892 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge						
		Anstellung	Ueberschreitung d. 45. Lebensjahr.	Freiwilliger Verzichtleistung	Strafgerichtl. Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	Original-Certificat zurückgelangt
		des Anspruchsberechtigten						
1839	Vogrinetz Thomas	.	1	.	.	.	.	.
1878	Pichler Jakob	.	1	.	.	.	.	1
1882	Kletzander Wendelin	.	1	.	.	.	.	.
1953	Kolařik Karl	.	1	.	.	.	.	.
1972	Nechyba Wenzel	.	1	.	.	.	.	1
1990	Franz Josef	.	1	.	.	.	.	.
2141	Hoffory Eduard	.	1	.	.	.	.	1
2320	Nassimbeni Nareiso Giacinto	.	1	.	.	.	.	.
2724	Kögl Karl	.	1	.	.	.	.	1
2784	Mercum Franz *)	.	.	.	.	.	1	.
2797	Palusiński Karl	.	1	.	.	.	.	1
2974	Agostino Antonio	.	1	.	.	.	.	1
3200	Melhardt Josef	.	1	.	.	.	.	.
3417	Kozak Michael	.	1	.	.	.	.	1
3601	Scherer Josef	.	1	.	.	.	.	1
4080	Oberkofler Josef	.	1	.	.	.	.	1
4358	Luger Mathias	1	.	.	.	.	.	1
4382	Spiřek Franz	.	1	.	.	.	.	1
4496	Weryński Alexander	1	.	.	.	.	.	1
4719	Metzger Adam	1	.	.	.	.	.	1
4734	Jordan Johann	1	.	.	.	.	.	1
4736	Kaniok Josef	1	.	.	.	.	.	1
4778	Jamrož Anton	1	.	.	.	.	.	1
4818	Mareš Mathias	1	.	.	.	.	.	1
4880	Belli Cölestin Gregor	.	.	.	.	1	.	1
4911	Narobe Franz	1	.	.	.	.	.	1
4976	Exner Anton	1	.	.	.	.	.	1
4982	Hermann Josef	1	.	.	.	.	.	1
5025	Męłeszko Gregor	1	.	.	.	.	.	1
5060	Buczek Johann	1	.	.	.	.	.	1
5104	Tanicz Johann	1	.	.	.	.	.	1
5167	Hannich Josef Eduard	1	.	.	.	.	.	1
5177	Fox Paul	1	.	.	.	.	.	1
5212	Ansorge Karl	1	.	.	.	.	.	1
5297	Abba Anton	1	.	.	.	.	.	1
5343	Manser Franz	1	.	.	.	.	.	1
5351	Myczkowski Ladislaus	1	.	.	.	.	.	1
5377	Löberbauer Johann	1	.	.	.	.	.	1
5378	Zosel Raimund	1	.	.	.	.	.	1
5397	Rajca Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
5455	Pokorny Gustav	1	.	.	.	.	.	1
5459	Lah Ignaz	1	.	.	.	.	.	1
5460	Waitzer (false Pojanko) Math.	1	.	.	.	.	.	1
5474	Carbonare Simon	1	.	.	.	.	.	1
5489	Wekler Anton	1	.	.	.	.	.	1
5517	Jaroš Josef	1	.	.	.	.	.	1
5528	Kržej Peter	1	.	.	.	.	.	1
5538	Frauconiček Robert	1	.	.	.	.	.	1
5552	Ambrosch Franz	1	.	.	.	.	.	1
6038	Mikiska Wilhelm	1	.	.	.	.	.	1
6120	Nozyński Stanislaus	1	.	.	.	.	.	1
6173	Versel Alois	1	.	.	.	.	.	1
6178	Posch Sebastian	1	.	.	.	.	.	1
6196	Weglarz Andreas	1	.	.	.	.	.	1
7039	Zofka Franz	1	.	.	.	.	.	1
7054	Podaný Anton	1	.	.	.	.	.	1
7067	Kraker Johann	1	.	.	.	.	.	1
7086	Feyrer Johann	1	.	.	.	.	.	1
7104	Mestrovich Josef	1	.	.	.	.	.	1
7110	Stibral Franz	1	.	.	.	.	.	1
7111	Ruda Franz	1	.	.	.	.	.	1
7113	Hächer Anton	1	.	.	.	.	.	1
7135	Uebelocker Franz	1	.	.	.	.	.	1
7139	Levl Abraham Josef	1	.	.	.	.	.	1
7146	Richter Franz	1	.	.	.	.	.	1
7177	Gregor Adalbert	1	.	.	.	.	.	1
7187	Varhulik Wenzel	1	.	.	.	.	.	1
7195	Dimnik Anton	1	.	.	.	.	.	1
7198	Mach Johann	1	.	.	.	.	.	1
7201	Pechmann Simon	1	.	.	.	.	.	1
5149	Plitz Josef **)	.	1	.	.	.	.	.
6382	Schwarz Wenzel **)	.	1	.	.	.	.	.
7563	Fischer Leopold **)	.	1	.	.	.	.	.

*) Die Ungiltigkeits-Erklärung des Certificates Nr. 2784 wurde bereits bekannt gegeben.

**) Bewerber war mit einem Certificate des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums betheilt, stand aber infolge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr in Evidenz des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung.

Anmerkung. Der Name des im Verzeichnisse pro III. Quartal 1892 unter der Certificat-Nr. 5235 als Alfons Stöger angeführten Anspruchsberechtigten wird hiemit auf Alfred Steger richtig gestellt.

Die Einsendung der noch nicht rückgelangten Certificate wird vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung veranlasst.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. Februar 1893, womit für den Monat März 1893 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat März 1893 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 20$^1/_2$ Percent in Silber zu entrichten ist.

Steinbach m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 203. (Abend-) Sitzung des Abgeordnetenhauses befindet sich im Einlaufe eine Regierungsvorlage, betreffend die Herstellung der Localbahn Monfalcone (Ronchi) — Cervignano. Dieselbe wird dem Eisenbahn-Ausschusse zur Vorberathung zugewiesen.

In der 204. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. Februar richten die Abgeordneten Dr. Hofmann von Wellenhof und Genossen eine Interpellation an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister wegen verschiedener bei der Südbahn vorgekommener Unregelmässigkeiten.

In der Sitzung des Budget-Ausschusses vom 18. Februar berichtet Abg. Dr. Heilsberg über Subventionen an Verkehrsanstalten, und zwar zunächst über die Subvention für den Oesterreichischen Lloyd und constatirt, dass Seitens der Verwaltung nach Abschluss des neuen Vertrages sowohl bezüglich der Reform und der Regelung und Besserung im Schiffahrtsverkehre als auch bezüglich der Reform im Arsenale, sowie betreffs der Anschaffnng und Reconstruction der Flotte die übernommenen Pflichten vollauf erfüllt worden seien. Durch möglichste Herabminderung der Tarife habe man getrachtet, die Frachtenmenge zu vermehren und auch die Verfrachtung des böhmischen Zuckers nach Indien durchgesetzt. Wenn dessenungeachtet noch in diesem Jahre ein namhaftes Ueberwiegen der Ausgaben über die Einnahmen stattfinde, so liege dies einestheils in den allgemeinen Verkehrsverhältnissen, andererseits darin, dass die begonnenen Reformen und Investitionen noch nicht ihre volle Wirkung üben konnten, doch sei zu hoffen, dass dies künftighin der Fall sein werde.

Abg. Dr. Steinwender meint, keine noch so hohe Subvention an den Lloyd könne den Triester Seehandel heben; die Schiffahrt brauche Mehrfrachten, und diese können nur durch neue Bahnverbindungen geliefert werden.

Abg. Mauthner gibt einige Aufklärungen über die Verhältnisse des Lloyd. Es sei richtig, dass der Ausfall der Einnahmen 300.000 fl. gegen das Vorjahr betragen habe; der Grund hievon liege in den bedeutenden Tarifermässigungen, die der Lloyd beim Exporte eingeführt habe, und in den niedrigen Frachtraten, wie solche gegenwärtig im indo-chinesischen Verkehre bestehen. Die Zeit sei noch zu kurz und der in- und ausländische Markt im Vorjahre so gedrückt gewesen, dass ein bedeutender finanzieller Erfolg nicht erzielt werden konnte. Die Reorganisation habe bedeutende Fortschritte gemacht, die wichtigen Stellen in der Schiffahrts- und Arsenal-Direction seien neu mit tüchtigen Fachmännern besetzt, die Löhne im Arsenale und die Beamtengehalte erhöht und in der Besetzung der Agentien manche Aenderungen vorgenommen worden. Die Verhandlungen über billigere Bahnfrachten seien noch nicht abgeschlossen. Eine Erschwerung des Triester Handels bilden die hohen Platzspesen, die jedoch insolange nicht reducirt werden können, als nicht die Lagerhäuser verstaatlicht und unter billigen Bedingungen dem Verkehre zur Verfügung gestellt würden. Es seien im letzten Jahre bedeutende Ersparnisse erzielt worden und dürfte in Folge dessen der Erfolg ein günstigerer sein. Die höhere Subvention dagegen werde durch die geforderten Mehrleistungen zum grösseren Theile aufgezehrt. Die Erbauung von vier grossen Schiffen werde den indo-chinesischen Dienst ökonomischer und lucrativer gestalten. Ein günstigeres Ergebniss werde von der günstigeren Gestaltung des orientalischen und indischen Marktes abhängen.

Abg. Dr. Menger bemerkt, dass in Bezug auf die Triester Lagerhäuser grosse Uebelstände bestehen, namentlich die Kosten in den Lagerhäusern seien für die Parteien sechs- und siebenmal so hoch wie in Fiume. Die Lasten dieser Concurrenz fallen nun auf die Handelskammer und das Municipium von Triest, wobei noch zu erwägen sei, dass Triest ohnedies vielfach hart getroffen sei, indem in Folge der natürlichen Entwicklung bei Aufhebung des Freihafens die Magazine grösstentheils werthlos geworden seien. Auch in der Geschäftsführung der Triester Lagerhäuser seien im Interesse des Triester Handels demnach Erleichterungen und Verbesserungen nothwendig.

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem bespricht ausführlich die Verhältnisse des Lloyd mit Bezug auf die seit dem Inslebentreten des neuen Vertrages zu Tage getretenen Erscheinungen. Zunächst müsse die Verbesserung des Schiffsmateriales durch die Anschaffung neuer Dampfer für den indo-chinesischen Dienst, ferner auch die Ausstattung älterer Dampfer mit neuen Maschinen etc. als ein wichtiges Moment für die weitere Entwicklung des Lloyd angesehen werden. Die neue Verwaltung habe auch einige Personalfragen in einer zu den besten Hoffnungen berechtigenden Weise gelöst, und sei es insbesondere gelungen, für die Stelle des nautischen Directors eine Persönlichkeit zu acquiriren, welche sich auch anderweitig in gleicher Stellung auf das beste bewährt habe. Was die finanziellen Ergebnisse des Lloyd für 1892 anbelangt, so sei es gegenwärtig noch nicht möglich, ein klares Bild darüber zu haben, weil die Rechnungen noch ausstehen und erst mit dem Abschlusse der Bilanz im Monate März die hiezu nothwendigen Daten vorliegen werden. Jedenfalls könne aber angenommen werden, dass dieses Ergebniss sich insofern nicht als ungünstig darstellen werde, als bedeutende Ersparnisse besonders im Arsenalbetriebe zu verzeichnen sind.

Abg. Ritter von Stalitz, der sich wiederholt und eingehend an der Debatte betheiligte, sprach zu Gunsten der Erweiterung der Eisenbahn-Verbindungen mit Triest und über die Regelung der Frage der Lagerhäuser.

Abg. Neuwirth ist der Meinung, dass die einzige Massregel der Einführung des Differentialzolles für Kaffee Triest mehr Vortheil gebracht habe, als wenn die vielbegehrte Tauern-Bahn gebaut worden wäre. Ungleich wichtiger für Triest sei es, dass Seitens der Gesetzgebung, wie Seitens der Staatsverwaltung nichts verabsäumt werde, was auch unter finanziellen Opfern geeignet wäre, den commerciellen Geist in Triest selbst anzuregen und zu beleben. Allerdings könne nicht übersehen werden, dass ein Umschwung der Verhältnisse in dieser Richtung vielfach von einer Aenderung der Verhältnisse localer Natur in Triest selbst abhänge. Für die Durchführung alles dessen, was begehrt wird, für die Uebernahme der Lagerhäuser, Gewährung von Prämien u. s. w., gleichzeitig mit dem Bau neuer Linien für Triest reichen die staatlichen Mittel sicherlich nicht aus, und die Aufstellung solcher einander durchkreuzender Forderungen habe nur die bedauerliche Folge, dass gar nichts geschehe.

Abg. Dr. Beer glaubt, dass die Abkürzung, welche durch die Tauern-Bahn stattfände, mehr als wettgemacht würde durch die grösseren Kosten des Betriebes. Redner würde für jede Unterstützung sein, welche dazu diene, Triest mit Fiume concurrenzfähig zu machen; doch die Tauern-Bahn wäre nicht das geeignete Mittel.

Nach dem Schlussworte des Berichterstatters Abg. Dr. Heilsberg werden die in dieser Post eingestellten Ziffern angenommen.

Schliesslich berichtet Abg. Dr. Heilsberg über die Subventionirung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Auch hier sei zu constatiren, dass die Gesellschaft ihren Verpflichtungen nachgekommen sei und mehr als $1^1/_2$ Millionen Ersparungen und Mehreinnahmen zu Stande gebracht habe. Ebenso habe die Gesellschaft ihrer Verpflichtung und der bereits erhaltenen Subventionssumme entsprechend einen Compound-Remorqueur, einen Triplex-Compound-Remorqueur, 13 Schiffs- und mehrere Kesselconstructionen und 18 Schleppboote angeschafft, mit Ausnahme der Maschine des Triplex-Compound-Remorqueurs, sämmtlich im Inlande. Auch die Kohle wurde, mit Ausnahme einer geringen Quantität englischer Kohle, im Inlande angekauft. Das Ergebniss für das erste Jahr ist ein günstiges, da gegenüber einem Ausfalle von rund 700.000 fl. für 1891 das Jahre 1892 mit einem beiläufigen Ueberschusse von 400.000 fl. abschliesse.

Die in dieser Post angesetzten Ziffern werden angenommen. Ebenso werden die Subventionen nach den Regierungsziffern angenommen für folgende Verkehrsanstalten: Zittau-Reichenberger Bahn, österreichische Nordwestbahn, südnorddeutsche Verbindungsbahn, österreichisch-ungarische Staatseisenbahn, Lemberg-Czernowitzer Bahn und Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Neue Geleiseverbindung auf dem Wiener Frachtenbahnhofe.) Auf dem Wiener Frachtenbahnhofe gelangt aus Verkehrsrücksichten eine neue Geleiseverbindung unter Abtragung einer bestehenden zur Ausführung. [31. Jänner, Z. 762.]

— (Adaptirung im Aufnahmsgebäude in Jenšovic.) In der Station Jenšovic wird im Aufnahmsgebäude ein gesonderter Warteraum für die Passagiere I. und II. Classe hergestellt. [24. Jänner, Z. 48.418 ex 1892.]

— (Weichenverbindung zwischen Aussig — Schönpriesen.) Von der Abtragung der Weichenverbindung 55—56 in den neuen Aufstellnngsgeleisen in km 518·3/4 zwischen Aussig nnd Schönpriesen wird aus Verkehrsrücksichten Umgang genommen. [20. Jänner, Z. 3196.]

— (Linie Brünn-Segengottes-Okřiško: Nebengebäude-Uebertragung.) Das in der Station Okřiško disponible Nebengebäude wird in die Station Naměst übertragen und als Requisitenschuppen verwendet. [9. Jänner, Z. 62.121 ex 1892.]

— (Linie Chotzen—Halbstadt: Geleiseanlagen in Weckelsdorf.) In der Station Weckelsdorf werden die Geleiseanlagen erweitert und der für die Frachtenmanipulation bestimmte Platz vergrössert. [17. Jänner, Z. 51.431 ex 1892.]

— (Linie Brünn-Vlarapass: Backofen in Hradek-Slavičin.) In der Station Hradek-Slavičin wird für Haushaltnngszwecke ein Backofen hergestellt. [12. October 1892, Z. 47.445.]

— (Linie Wien—Bruck a. d. Leitha: Schuppen in Himberg.) In der Station Himberg wird ein Schuppen für Regiekohle hergestellt. [19. October 1892, Z. 47.890.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Aenderung der Instructions-Bestimmung über die technische Untersnchung der Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen.) Lant der anf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Kraft stehenden Instruction über Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen im Allgemeinen mussten bisher die sämmtlichen Centralanlagen alle vier Monate einmal einer genauen technischen Untersuchung unterzogen werden, bei welcher Organe des Bahnerhaltungsdienstes, der Verkehrs- und Telegraphencontrole, sowie die bezüglichen Stations- und Streckenvorstände gemeinsam intervenirten. Diese Anlagen werden ausserdem von dem Bahnabtheilungs- und Streckenvorstand bei jeder Streckenbereisung und von dem Letzteren auch noch einmal in jedem Monate unter Intervention des Stationsvorstandes nntersucht, wobei die Behebnng vorgefnndener Unregelmässigkeiten sofort veranlasst werden muss. Nachdem nun seit Einführung dieser Bestimmungen die Zahl der ausschliesslich mit der Instandhaltung der Central-Weichen- nnd Signal-Sicherungsanlagen betrauten Organe vermehrt wurde nnd letztere hinsichtlich der functionsverlässlichen Erhaltnng dieser Einrichtungen die günstigsten Erfahrungen gewonnen haben, so steht zu gewärtigen, dass sich wesentliche Mängel in einem geringeren Zeitraume als einem halben Jahre nicht herausbilden können. Die k. k. General-Inspection hat daher probeweise bis auf Weiteres gestattet, die technische Revision der Weichen- und Signal-Sicherungsanlagen nunmehr alle sechs Monate einmal vorzunehmen. [6. Februar, G.-I.-Z. 908.)

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Eröffnnng der Haltestelle „Stadlauerbrücke-Lusthans".) Mit dem Inkrafttreten der Sommerfahrordnung, d. i. mit 1. Mai 1893 erfolgt die Eröffnung der in km 7·5 der Linie Wien-Brünn liegenden Personen-Haltestelle Stadlauerbrücke-Lusthans. Die Fahrpreise zu dieser Haltestelle werden sowohl in der Relation von Wien als auch in jener von Stadlau nach den für die 1. Zone geltenden Tarifsätzen berechnet, und stellen sich für die Tourfahrt in der I. Classe auf 45 kr., in der II. Classe auf 30 kr. nnd in der III. Classe auf 15 kr., bei Zügen mit ermässigten Fahrpreisen kommen für die II. Classe 20 kr. nnd für die III. Classe 10 kr. für die Tonrfahrt zur Einhebung. [Z. 8713.]

Neutitscheiner Localbahn. (Probeweise Abänderung des Bremsausmasses.) Auf der Neutitscheiner Localbahn wurden probeweise jene Bremsvorschriften eingeführt, welche in den vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Jahre 1890 hinausgegebenen Grundzügen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Nebeneisenbahnen enthalten sind. Nach diesen Vorschriften müssen auf der genannten Localbahn mit Rücksicht auf die grösste Neigung von 20 pro mille bei der Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stnnde 20 pCt. des Gesammtgewichtes der Wagen auf bremsbaren Achsen ruhen. Die k. k. General-Inspection hat diese probeweise Abänderung des Bremsausmasses auf der Neutitscheiner Localbahn genehmigend zur Kenntniss genommen. [8. Februar, G.-I.-Z. 2564.]

Waldbahn der Firma Alexander Popper in Putna. (Locomotivprüfungen.) Am 15. October 1892 wurde die technisch-polizeiliche Prüfung von zwei für den Betrieb der schmalspurigen Waldbahn der Firma Alexander Popper in Putna bestimmten Tenderlocomotiven, welche in der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz im Jahre 1892 erbaut wurden, mit den Fabriksnummern 2748 und 2747 versehen und „Leopold" und „Fritz" benannt sind, mit günstigem Erfolge durchgeführt. — Beide Maschinen sind gleichartig gebaut und haben die Kesselprobe anstandslos bestanden. Die Locomotiven haben zwei vor der Feuerkiste gelagerte und miteinander gekuppelte Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Der Rahmen ist innerhalb der Räder angebracht und enthält die Speisewasserkiste. Die horizontalen Dampfcylinder sind sowie die variable Steuerung nach dem System Stephenson ausserhalb der Räder angeordnet. Das Kesselgewicht wird durch drei Blattfedern, wovon die der Triebachse eine Querfeder ist, auf die genannten beiden Achsen übertragen. Die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. Die Kesselarmatur ist vollständig. Es befinden sich ausserdem an diesen Locomotiven ein Sandkasten, eine Spindelbremse, zwei Injectoren, ein cylindrischer Rauchfang mit Funkenrosette und Bahnräumer. Die Probefahrt fand anf einer Theilstrecke der 7·5 km langen schmalspurigen Waldbahn in Puttna statt, wobei mit den Maschinen sowohl nach vor- als nach rückwärts gefahren und hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 20, bezw. 18 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 11 km per Stunde erzielt wurde. Aus Sicherheitsrücksichten obwaltete sohin kein Anstand, diese beiden Maschinen dem öffentlichen Verkehre auf der genannten Waldbahn zu übergeben. [Z. 8360.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

(Eisenbahn-Betriebs-Direction Krakau):

21. Februar. Station Krosno für den Güterverkehr wieder eröffnet, somit Gesammtverkehr auf sämmtlichen Linien frei.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung neuer Bahnstrecken im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende neue Bahnstrecken eröffnet:

a) In Preussen: Am 25. Jänner die 13·18 km lange Reststrecke Steinbach-Hallenberg—Zella-St. Blasii der Bahnlinie Schmalkalden—Zella-St. Blasii im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt mit den Haltestellen Viernau, Benshausen und Mehlis für den öffentlichen Verkehr; die Haltestellen dienen dem Personen-, Gepäcks-, Eilgut-, Frachtstückgut- nnd Wagenladungsverkehre, sowie der Abfertigung von Leichen; die Abfertigung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen; auf den Haltestellen Viernau und Benshausen sind die Beaufsichtigung der Stationsanlagen, sowie der Fahrkartenverkauf und die Annahme und Auslieferung von Gepäcksstücken und Gütern je einem von der Eisenbahn-Verwaltung vertragsmässig verpflichteten Bahnagenten übertragen, welchem bezüglich der Wahrung des Amts- und Geschäftsgeheimnisses die gleichen Pflichten wie einem Beamten obliegen; die Haltestelle Mehlis ist mit Beamten besetzt; die Bahnlinie Schmalkalden—Zella-St. Blasii, welche dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte zu Erfurt unterstellt ist, hat in Schmalkalden Anschluss an die Bahnstrecke Wernshausen—Schmalkalden—Floh-Seligenthal und in Zella-St. Blasii an die Hauptbahn Neudietendorf-Ritschenhausen.

b) In Oldenburg: Am 1. Jänner die 5·43 km lange Strecke Ellenserdamm—Bockhorn der Vareler Ringbahn der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahnen mit dem Bahnhofe Ellenserdamm, dem Haltepunkte Steinhausen (2·70 km) und dem Bahnhofe Bockhorn (5·43 km) für den beschränkten Verkehr; der Bahnhof Bockhorn dient dem Personen-, Gepäcks- und Güterverkehre, sowie dem Viehverkehre insoweit, als die Beförderung des Viehes im Vorläufer stattfinden kann; der Haltepunkt Steinhausen dient nur dem beschränkten Personenverkehre; ferner wurde am

selben Tage die ebenfalls zur Vareler Ringbahn gehörige 7·63 km lange Strecke Varel—Bramloge mit den Stationen Borgstede und Bramloge dem Betriebe übergeben; der Verkehr auf diesen Stationen beschränkt sich auf den Versandt von Steinen und den Empfang von Steinkohlen in Wagenladungen.

— (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Jänner.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Jänner folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Jänner die Haltestelle Kamlarken zwischen den Stationen Stolno und Kornatowa im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg für den unbeschränkten Personen-, Gepäcks-, Stückgut- und Eilstückgutverkehr; die Haltestelle Saatel zwischen den Stationen Velgast und Barth im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin für den Wagenladungs-Güterverkehr mit Ausschluss von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; die Haltestelle Grifte zwischen den Stationen Guntershausen und Gensungen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher nur dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den Güterverkehr in Wagenladungen; Fahrzeuge und lebende Thiere sind vorläufig von der Beförderung ausgeschlossen; die Station Hoppecke zwischen den Stationen Brilon und Messinghausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personenverkehr und den Güterverkehr in Wagenladungen; die Haltestelle Tzschecheln zwischen den Stationen Teuplitz und Linderode im Bezirke der kgl. Eisenbahn - Direction zu Erfurt, welche bisher für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von lebenden Thieren; die Haltestelle Schottwitz zwischen den Stationen Breslau-Oderthorbahnhof und Trebnitz i. Schl. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Betriebs-Direction zu Breslau, welche bisher für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet war, auch für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eil- und Frachtstückgütern; die Personen- und Güterhaltestelle Reinsdorf an der Strecke Erfurt—Sangerhausen, bezw. Naumburg—Artern im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt auch für die Abfertigung von lebenden Thieren; ferner die Haltestellen Hanfmühle und Haselünne an der Strecke Hennef—Asbach der Brölthaler Eisenbahn auch für den Güterverkehr; am 15. Jänner die Haltestelle Uder zwischen den Stationen Heiligenstadt und Arenshausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a. M. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, und die Haltestelle Argeningken zwischen den Stationen Szillen und Tilsit im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg auch für den Güterverkehr in Wagenladungen.

b) In Sachsen: Am 1. Jänner die Haltestelle Lössau an der Linie Schönberg—Schleiz der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Stückgutverkehr; bahnlagernde Stückgüter, sowie Frachtstücke von grösserem Gewichte als 150 kg, oder solche, zu deren Ver- oder Entladung wegen ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind, bleiben von der Beförderung ausgeschlossen.

c) In Baden: Am 1. Jänner die Station Sommerau zwischen den Stationen Nussbach und St. Georgen (Schwarzwald) der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen auch für den Eilgüterverkehr in einzelnen Stücken und die Station Schlierbach zwischen den Stationen Neckargemünd und Heidelberg der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, welche bisher dem Wagenladungs-Güterverkehre diente, auch für den Verkehr mit Stückgütern.

Preussen. (Einführung eines neuen Zeitkartentarifes im Berliner Vorortsverkehre.) Am 1. April gelangt nach der „Z. d. V. D. E.-V." für den Verkehr zwischen Berlin und seinen Vororten ein neuer Zeitkartentarif zur Einführung. Nach demselben ist das bisherige System, das auf der Grundlage einer mit der Zeitlänge des Abonnements wachsenden procentualen Ermässigung beruhte, aufgegeben worden. Für die Folge gibt es nur noch Zeitkarten für die Dauer eines Kalendermonats. Diese Einrichtung hat den Vorzug, dass alle Abonnenten die gleiche Ermässigung geniessen, während früher diejenigen, die in der Lage waren, den Fahrpreis für einen längeren Zeitraum, bis zu einem Jahre, im Voraus zu zahlen, eine grössere Ermässigung hatten, als Monatsabonnenten. Der Berechnung des Fahrpreises für eine Monatszeitkarte ist der zwölfte Theil des Fahrpreises für eine Jahreszeitkarte nach dem gegenwärtigen Tarife zu Grunde gelegt worden, unter Beibehaltung gewisser schon jetzt giltiger Mindestsätze für ganz kurze Entfernungen. Der Mindestpreis für eine Monatskarte beträgt II. Classe 3·50 Mk., III. Classe 2·50 Mk. Für die Benutzung der Stadt und Ringbahn werden nur zwei Arten Monatskarten ausgegeben, eine, zur Fahrt bis zur fünften auf die Ausgangsstation folgende Station, zum Preise von 4·50 Mk. für die II. Classe und 3 Mk. für die III. Classe, die andern für die ganze Stadt- und Ringbahn giltig zum Betrage von 7 Mk. II. Classe und 4·50 Mk. III. Classe. Die Gestellung einer Caution ist nicht mehr erforderlich. Freigepäck wird nicht gewährt, ebenso wenig Rückzahlung von Fahrgeld für ausgefallene oder unterbrochene Fahrten, für nicht benutzte oder verlorene Karten. Ein Umtausch gegen Karten einer höheren oder niedrigeren Wagenclasse ist nicht mehr zulässig, auch die Hinterlegung der Karte und Verlängerung der Giltigkeitsdauer ausgeschlossen. Für Mitglieder eines und desselben Hausstandes werden dagegen Preisermässigungen in der Weise gewährt, dass für die Karte des einen Hausstandmitgliedes (Stammkarte) der volle Preis zu zahlen ist, dagegen für die Karten der übrigen Familienmitglieder (Nebenkarten) die Hälfte des Fahrpreises. Nur im inneren Verkehr der Stadt- und Ringbahn werden Nebenkarten nicht ausgegeben. Ueber die Zugehörigkeit zum Hausstande ist eine Bescheinigung der Ortspolizeibehörde beizubringen. Ausser für Verwandte können auch für Pflegekinder, Hauslehrer, Erzieherinnen und Dienstboten Nebenkarten entnommen werden. Die über den 1. April d. J. hinauslaufenden, bisherigen Zeitkarten können bis zum Ablauf ihrer Giltigkeit benutzt werden. Der Zeitkartenverkehr auf den gesammten übrigen Bahnstrecken wird durch diese Reform nicht berührt.

— (Auslegung von Annoncenbüchern in den Eisenbahnwagen und Aushang von Privatbekanntmachungen in den Warteräumen.) Die Frage einer Auslegung von Annoncenbüchern in den Eisenbahnwagen und des Aushangs von Privatbekanntmachungen und Geschäftsanzeigen in den Warterräumen und Vorfluren der Eisenbahnen gegen ein der Staatseisenbahn-Verwaltung zu zahlendes Entgelt ist nunmehr von dem kgl. preuss. Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt und den kgl. Eisenbahndirectionen überlassen worden, über die Einrichtung und den Umfang der Annoncenbücher, über die Art und Weise der Unterbringung derselben und über die Höhe der einzufordernden Entschädigungen Bestimmungen zu treffen. Verträge von längerer Dauer sollen vorläufig nicht eingegangen werden. Es kann eine Direction, wenn die Strecken einer oder mehrerer anderer Directionen berührt werden, den Vertrag allein, nach Verständigung mit den übrigen Verwaltungen abschliessen. Privatbekanntmachungen, welche dem Interesse, insbesondere der Belebung des Reiseverkehrs dienten, konnten schon seit längerer Zeit in den Wartesälen und Vorfluren der Staatseisenbahn-Stationen ausgehängt werden; diesen Aushängen können nun noch anderweite Privatbekanntmachungen und Geschäftsanzeigen hinzutreten. Die Bahnsteige sind hievon ausgeschlossen. Auch in diesem Falle ist den Directionen die Entscheidung überlassen über die Art und den Umfang dieses Aushanges, sowie darüber, ob das Recht des Aushanges für einzelne Stationen oder Strecken einem Unternehmer zu übertragen sei. Selbstverständlich soll den Rücksichten des guten Geschmackes hiebei Rechnung getragen und vom Aushange abgesehen werden, wenn die Gesammtwirkung hervorragender Baulichkeiten oder einzelner Theile derselben hiedurch beeinträchtigt wird.

[„Z. d. V. D. E.-V."]

Schiffahrt.

Sachsen. (Elbstrompolizei.) Die kgl. Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt als Elbstromamt hat unterm 12. Juli 1892 nachstehende Uferordnung für die fiscalischen, der Wasserbau-Verwaltung unterstellten Ausschiffungs- und Lagerplätze am Elbstrome innerhalb Dresden erlassen.

§ 1. Die Benützung der fiscalischen, der Wasserbauverwaltung unterstellten Ausschiffungs- und Lagerplätze innerhalb Dresden ist allen Schiffern gleichmässig gestattet; es sind aber alle daselbst anlegenden Fahrzeuge ausser den bereits erlassenen und noch zu erlassenden allgemeinen strompolizeilichen Anordnungen den nachfolgenden Bestimmungen unterworfen:

§ 2. Platzaufsicht. Dem die Aufrechthaltung der Ordnung, sowie die Erleichterung und Beschleunigung des Lösch- und Ladeverkehres zum Zwecke habenden Weisungen des den Platz beaufsichtigenden Ufermeisters oder in Abwesenheit des-

selben des Platzpächters oder Platzaufsehers ist allezeit und unverweigerlich Folge zu leisten. Beschwerden gegen Anordnungen desselben sind bei der Strassen- und Wasserbau-Inspection I hierselbst, beziehentlich bei der kgl. Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt anzubringen. Berufungen gegen die Anordnungen des Ufermeisters haben keine aufschiebenden Wirkungen.

§ 3. Vom Anlegen ausgeschlossene Fahrzeuge, Schiffe und Flösse, welche an dem Platze weder ein- noch ausladen, dürfen denselben in keinem Falle verlegen.

§ 4. Anmeldung und Anweisung der anlegenden Fahrzeuge. Fahrzeuge, welche an dem Ausschiffungsplatze ein- oder ausladen, sind vor dem Anlegen durch den Schiffsführer beim Platzpächter oder Platzaufseher anzumelden, welch' letzterer gegen Empfangnahme des Schifferpatentes den Meldungsschein ausfolgt und den Platz zum Anlegen des Fahrzeuges, sowie zur Ablagerung der auszuschiffenden Waaren anweist. Das Anlegen der Fahrzeuge erfolgt mit den aus § 5 ersichtlichen Ausnahmen nach der Zeitfolge der Anmeldung beim Platzpächter oder Platzaufseher und darf nur an dem von diesem angewiesenen Platze geschehen, welcher auch ohne Bewilligung des Letzteren von den Fahrzeugen nicht verlassen werden darf. Kommen mehrere Fahrzeuge zu gleicher Zeit an und werden gleichzeitig angemeldet, so hat das dem Ufer zunächstgehende und bei gleichzeitiger Ankunft von berg- und thalwärts gehenden Fahrzeugen das zu Berg gehende den Vorzug des Anlegens.

§ 5. Ausnahmen in der Reihenfolge des Anlegens der Fahrzeuge. Fahrzeuge mit hohem Decke, Schlepper und dem ähnliche Schiffe geniessen bei Anmeldung nicht das Recht der Reihenfolge, sondern haben stets als letzte Fahrzeuge an der Aussenseite anzulegen. Ausnahmsweise können sowohl durchfahrende Schiffe mit Obst, Eil- und Kaufmannsgütern, welche nur vorübergehend anlegen wollen, als auch andere Fahrzeuge deren Entlöschung besonders dringlich ist, behufs Erleichterung und Beschleunigung des Verkehres an den Ausschiffungsplätzen vom Platzpächter oder Platzaufseher ausserhalb der Reihenfolge den Platz angewiesen erhalten.

§ 6. Hilfeleistung beim An- und Ablegen der Fahrzeuge. Beim An- und Ablegen der Schiffe ist jeder Führer von im Wege liegenden Schiffen verbunden, mit seinen Leuten zur Beseitigung des Hindernisses behilflich zu sein und haben hiebei die betheiligten Schiffer den an sie ergehenden Weisungen des Ufermeisters, Platzpächters oder Platzaufsehers Folge zu leisten. Wenn bei solchen Gelegenheiten die Mannschaft der im Wege liegenden Fahrzeuge nicht anwesend ist, so sind die oben Genannten berechtigt, die Fahrzeuge nach Erforderniss auf Kosten des Eigenthümers, soweit als nöthig, zu beseitigen. Jeder Schiffer hat den am Ausschiffungsplatze verkehrenden Fahrzeugen während des Umstechens oder Abtretens zum Zwecke der Weiterfahrt das Festbinden an seinem Fahrzeuge zu gestatten.

§ 7. Verpflichtungen zum Verlassen des Landeplatzes. Schiffer, deren Fahrzeuge gelöscht, oder wenn sie einladen, dem bestehenden Wasserstande gemäss vollgeladen sind, haben sogleich den Landeplatz zu verlassen. Das Reinigen und sogenannte Ausräumen der Fahrzeuge darf am Landeplatze in keinem Falle vorgenommen werden. Die Zeit, während welcher das An- und Ablegen der Schiffe zu erfolgen hat, im Gleichen die Zahl der nebeneinander anlegenden Fahrzeuge bestimmt der Ufermeister, Platzpächter oder Platzaufseher.

§ 8. Feuergefährliche Ladungen und dergleichen. Fahrzeuge mit explodirender und feuergefährlicher Ladung, einschliesslich Ladungen von ungelöschtem Kalke, haben von den Gegenständen ihrer Ladung dem Ufermeister, Platzpächter oder Platzaufseher sofort Anzeige zu erstatten.

§ 9. Festmachen der Fahrzeuge. Alle Fahrzeuge und Flösse ohne Ausnahme müssen durch die Schiffsführer in der Art verlässlich befestigt werden, dass weder in Folge schnellen Wasserwuchses noch auch durch Stürme Gefahr entstehen kann; dem Ufermeister, Platzpächter oder Platzaufseher obliegt es, gehörige Aufsicht darüber zu führen, dass die Fahrzeuge nicht nur an der Vorder- sondern auch an der Hinterkaffe stets mit tauglichen Seilen und Ketten gehörig befestigt werden. Die Beikähne sind nach der Landseite hin am Fahrzeuge zu befestigen.

§ 10. Ein- und Ausladen der Fahrzeuge. Das Ein- und Ausladen hat ununterbrochen in derjenigen Reihenfolge zu geschehen, in welcher die Fahrzeuge angemeldet und am Ausschiffungsplatze aufgestellt werden. Die Zeit, während welcher das Ein- und Ausladen von Eil- und Kaufmannsgütern über mehrere Schiffe ausser der Reihe geschehen soll, haben der Ufermeister, Platzpächter oder Platzaufseher nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Wird die Ein- oder Ausladung eines einzelnen Fahrzeuges durch irgend welche besondere Veranlassung auf mehr als 3 Stunden verhindert, so ist der Ufermeister, Platzpächter oder Platzaufseher berechtigt, das betreffende Fahrzeug zum Weglegen anzuhalten und hat sich der Schiffsführer die Zurücklegung auf solange gefallen zu lassen, bis das der Reihenfolge nach nächste Schiff in ununterbrochener Ein- oder Ausladung seine ganze Ladung eingenommen, bezw. gelöscht hat, sofern dies nicht etwa Witterungsverhältnisse oder solche Umstände, in Folge deren der gesammte Aus- und Einschiffungsverkehr überhaupt ruhen muss, verhindern. Ist beim Einladen ein Fahrzeug zu tief beladen worden, so dass es nicht schwimmt, so ist dasselbe sofort abzulichten und hat sodann wegzulegen. Umladungen von einem Fahrzeuge auf das andere dürfen an dem Ausschiffungsplatze nicht stattfinden, vielmehr werden hiezu geeignete Plätze vom Ufermeister, Platzpächter oder Platzaufseher angewiesen.

Ausnahmen hievon können nur in Nothfällen von den genannten Funktionären gestattet werden.

§ 11. Flösserei betreffend. Das Anlegen von Holz- und Bretterflössen, sowie das Ausschleppen von Holz ist nur an den hiefür bestimmten Ausschiffungsplätzen gestattet und ist hiebei den besonderen Anweisungen des Ufermeisters, Platzpächters und Platzaufsehers nachzugehen.

§ 12. Bemannung der Fahrzeuge. Auf jedem Fahrzeuge muss stets mindestens ein Mann anwesend sein, welcher bei etwaiger Abwesenheit des Schiffsführers denselben zu vertreten hat.

§ 13. Gebahren mit Feuer und Licht. Feuer darf nur mit Bewilligung des Ufermeisters, Platzpächters oder Platzaufsehers auf bewohnten Schiffen und bei gehöriger Vorsicht dann angezündet werden, wenn sich bei vorausgegangener Untersuchung die Ueberzeugung hat gewinnen lassen, dass hiedurch keine Gefahr für das betreffende Schiff und beziehentlich die übrigen an den Landeplätzen verkehrenden Fahrzeuge eintritt. Etwaigen bei dieser Untersuchung aus Sicherheitsrücksichten zu stellenden Anforderungen hat der Schiffer unverweigerlich nachzugehen, noch ehe Feuer angezündet wird. Die Asche ist in feuersicheren, mit Deckel versehenen Gefässen vorsichtig aufzubewahren, beziehentlich an auf dem Lande dazu bestimmte besondere Plätze zu bringen, keineswegs aber in's Wasser zu schütten.

§ 14. Sonstige die Aufrechthaltung der Ordnung auf den Fahrzeugen betreffenden Bestimmungen. Zechgelage, Lärmen, Herumgehen mit unverwahrtem Lichte oder glühenden Kohlen, überhaupt alle Handlungen, durch welche das eigene oder aber ein fremdes Fahrzeug in Gefahr gerathen könnte, sind strengstens verboten. Jeder Schiffer ist für den Schaden verantwortlich, der durch seiner Leute Nachlässigkeit, Unvorsichtigkeit oder Muthwillen verursacht wird; insbesondere haftet der Schiffsführer für jeden Schaden, der durch das Losreissen seines Fahrzeuges in Folge unzureichender Befestigung desselben an anderen Fahrzeugen oder Gegenständen entsteht. Boshafte Beschädigungen werden nach den Bestimmungen des Reichsstrafgesetzbuches geahndet. Unbefugten oder fremden Personen ist Herberge an Bord der Fahrzeuge nicht zu gastatten. Dem Ufermeister, Platzpächter oder Platzaufseher steht die Befugniss zu, Personen, welche nicht auf die Fahrzeuge gehören, wegzuweisen, nach Befinden auch anzuhalten und der Polizeibehörde einzuliefern.

§ 15. Gebühren bei Benützung des Ausschiffungs- und Lagerplatzes. Die für Benützung des Ausschiffungs- und Lagerplatzes zu entrichtenden Gebühren werden bis auf Weiteres nach dem angefügten Gebührenverzeichnisse erhoben. Der Schiffs- oder Flossführer ist verbunden, betreffs der Art und Menge von Gütern, welche zur Ein- und Ausschiffung, bezw. zur Ablagerung gelangen sollen, durch bezügliche Frachtbriefe, Lieferscheine oder andere zur Ladung gehörige Papiere dergestalt sich auszuweisen, dass dem Ufermeister, Platzpächter oder Platzaufseher Zweifel gegen die Richtigkeit nicht beigehen, auch derselbe in den Stand gesetzt wird, die Gebühren danach festzustellen und zu berechnen. Schiffe oder Flösse, welche den vorerwähnten Nachweis über ihre Ladung nicht erbringen können von der Benützung der Ausschiffungs- und Lagerplätze ausgeschlossen werden. Die Platzgebühren sind vom Schiffer gegen Quittung zu entrichten und wird das Schifferpatent nur gegen Vorweis der letzteren wieder ausgehändigt. Die ausgeladene Waare, beziehentlich der Empfänger derselben haftet für die Ausschiffungs- und Lagergebühren.

§ 16. Eigene Bewachung der auf dem Platze niedergelegten Waaren. Die Niederlegung der Waaren aller Art erfolgt nur auf Kosten und Gefahr der Niederleger; dem

Ufermeister, Platzmeister oder Platzaufseher liegt daher weder eine Bewachung noch eine Gewährleistung für die niedergelegten Gegenstände ob.

§ 17. Sonstige, die Ordnung auf dem Platze betreffende Bestimmungen. Die Errichtung von Schupfengebäuden, Buden u. dgl. ist ohne vorherige Erlaubniss des k. Finanzminsteriums nicht gestattet. Steinmaterial und überhaupt nicht schwimmende Gegenstände dürfen nur auf denjenigen Platzflächen abgelagert werden, die hiezu ausdrücklich bestimmt und bezeichnet sind. Mit Ausnahme von Stufen und grösseren Werkstücken darf alles Stein- und nicht schwimmende Material nicht höher als 1·5 m aufgestellt werden. Dagegen kann, sofern es wegen Platzersparniss nöthig erachtet wird, das Ablagern von leichteren und beziehentlich schwimmenden Gegenständen, wie Brennholz, Kohlen, Eis u. dgl. in grösseren Höhen nachgelassen werden. Die im Gebührenverzeichniss unter 2, 5 bis 9, 13 und 14 aufgeführten und ähnliche Materialien sind behufs jederzeitiger schneller Ermittlung des kubischen Inhaltes bei Auswerfung der Lagergebühren entweder in leicht messbaren Körpern oder in regelmässig eingesetzten Haufen abzulagern. Das Bearbeiten von Steinmaterial auf dem Ausschiffungs- und Lagerplatze ist verboten. Beschädigungen an den Ufer- und Platzabpflasterungen, sowie an den Vorlagen u. s. w. sind, wenn sie durch Fahrlässigkeit entstanden sind, auf Kosten Desjenigen, welcher hiezu Veranlassung gegeben, wieder herzustellen. Das Stehenlassen beladener und nicht beladener Wagen und sonstiger Geschirre auf den Ausschiffungs- und Lagerplätzen, auf den darauf befindlichen Zu- und Abfuhrwegen, sowie jede sonstige mit dem Be- und Entladen der Fahrzeuge nicht etwa untrennbar verbundene Beschränkung dieser Wege ist verboten, im Gleichen haben Wagen und sonstige Geschirre, welche auf erwähnten Platze nicht Geschäfte zu erledigen haben, daselbst nicht zu verkehren. Alle durch Ein- oder Ausschiffung der Materialien hervorgerufenen Verunreinigungen des Strombettes, entlang der Ausschiffungsplätze, sind von den betreffenden Schiffern sofort zu beseitigen.

§ 18. Strafbestimmungen. Zuwiderhandlungen gegen die in dieser Uferordnung aufgestellten Bestimmungen und Vorschriften werden, soweit nicht Untersuchung und Bestrafung auf Grund des Reichsstrafgesetzbuches Platz zu greifen hat, ausser dem von dem Schuldigen etwa zu leistenden Schadenersatze mit Geldstrafe bis zu 60 Mk. oder Haft bis zu 14 Tagen bestraft. Insofern die erkannte Strafe an einem verurtheilten Schiffs- oder Flossführer nicht vollstreckt werden könnte, haftet dafür das von demselben geführte Schiff oder Floss.

Süddeutsche Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Eröffnung der Güteraufnahme.) Die Güteraufnahme für den Thal- und Bergverkehr wurde mit 22. Februar eröffnet.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn - Betriebs - Reglement. (Special-Frachtbriefe auf grünem Papier für Lebensmittel-Sendungen der Bediensteten auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen.) Für Lebensmittel-Sendungen der Bediensteten, sowie für Transporte der Lebensmittel-Magazine und der Equipirungscasse der Bediensteten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen werden, um solche Sendungen, welche zu ermässigten Frachtsätzen befördert werden, besonders zu kennzeichnen, nach wie vor Special-Frachtbriefe (Lebensmitel-Frachtbriefe auf grünem Papier) verwendet werden. Diese Frachtbriefe mit aufgedrucktem Stempelzeichen erhalten unter Festhaltung des für die neuen internen Frachtbriefe für Frachtgut vorgeschriebenen Textes unterhalb der Ueberschrift „Frachtbrief" den Beisatz „für Lebensmittel der Bediensteten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen."

[H.-M.-Z. 8462.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 14. Februar bei der Firma:

„k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft"

Richard Heimbold, commercieller Director der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, als Procurist mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die geschäftsführende Verwaltung hat das Verzeichniss Nr. 69 (K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn) neu, zu dem Verzeichniss Nr. 85 (Holländische Eisenbahn) den II. und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" den XI. Nachtrag herausgegeben. Durch das neu herausgegebene Verzeichniss wird das im Juni 1891 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer aufgehoben.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der Kilometerzeiger Nr. 74 (K. k. Oesterr. Staatsbahn) neu, zu den Kilometerzeigern Nr. 27 (Grossherzogl. Oldenburgische Staatseisenbahnen) und Nr. 32 (Kgl. Eisenbahndirection Berlin) je der I, endlich zum Kilometerzeiger Nr. 45 (Kgl. Sächsische Staatseisenbahnen) der X. Nachtrag herausgegeben worden. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 74 wird der im März 1890 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 74 sammt den Nachträgen I—VII aufgehoben.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die am 21. November 1892 dem öffentlichen Verkehre übergebene 51·898 km lange Strecke Felek—Fogaras der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXI. Stückes) Das am 11. Februar herausgegebene XXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2086: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 4. Februar 1893, Z. 10.824, betreffend die Wiedergestattung des freien Verkehres mit Borstenvieh in die Confinirungsanstalt in Biala.

Nr. 2087: Kundmachung der kgl. croatisch-slavonisch-dalmatinischen Landesregierung, Abtheilung für Inneres, vom 2. Februar 1893, Z. 4700, betreffend das Verbot der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Laibach, Littai und Rudolfswerth in Krain nach Croatien und Slavonien.

(Inhalt des XXII. Stückes.) Das am 13. Februar herausgegebene XXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2088: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 7. Februar 1893, Z. 143, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn.

— (Inhalt des XXIII. Stückes.) Das am 15. Februar herausgegebene XXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2089: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 8. Februar 1893, Z. 16.044, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in dem Gerichtsbezirke Neubydžow.

Nr. 2090: Verfügung der kgl. Regierung von Niederbayern in Landshut vom 30. Jänner 1893, Z. 1914, betreffend die Festsetzung der Einbruchsstationen und Controltermine für die aus Oesterreich-Ungarn einzubringenden Wiederkäuer und Schweine.

— (Inhalt des XXIV. Stückes.) Das am 17. Februar herausgegebene XXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2091: Landespolizeiliche Anordnung des königl. preussischen Regierungspräsidenten zu Breslau vom 11. Februar 1893, Z. 62 a, betreffend die Einfuhr von Rindern, aus Oesterreich-Ungarn.

— (Inhalt des XXV. Stückes.) Das am 20. Februar herausgegebene XXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2092: Verfügnng des königl. bayerischen Staatsministeriums des Innern, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus Oberösterreich nach Bayern.

Nr. 2093: Landespolizeiliche Anordnung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Liegnitz vom 10. Februar 1893, Z. 84, betreffend die Einfuhr von Rindern und Schweinen aus Oesterreich-Ungarn.

— (Inhalt des XXVI. Stückes.) Das am 21. Februar herausgegebene XXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2094: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 15. Februar 1893, Z. 21.216, betreffend die Sperre der Gerichtsbezirke Laun, Libochowitz, Melnik, Neu-Benatek, Postelberg, Raudnitz, Schlan und Welwarn für die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

Nr. 2095: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 16. Februar 1893, Z. 21.215, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in den Gerichtsbezirken Beneschau, Časlau, Habern, Kamenitz a./L., Neweklau, Patzau, Pilgram und Wlaschim.

Nr. 2096: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 19. Februar 1893, Z. 10.688, mit welcher das gegenüber den Comitaten Bistritz und Klausenburg, sowie dem Gebiete der königl. Freistadt Klausenburg erlassene Verbot der Einfuhr von Klauenthieren ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. und k. Bosna-Bahn.

Einführung von Zuschlagsfristen.

Das k. und k. Reichs-Kriegsministerium hat mit Erlass, Abtheilung 5, Nr. 440/E.-B. vom 3. Februar 1893, eine Zuschlagsfrist zu den laut Betriebs-Reglement normirten Lieferfristen auf der k. und k. Bosnabahn in den Relationen mit Bosn.-Brod, Siekovac, Doboj und Sarajevo, und zwar

für Eilgüter mit 12 Stunden und
„ Frachtgüter mit 24 Stunden

genehmigt.

Hiedurch treten die sub Nr. 149 vom 13. Jänner 1892 verlautbarten Zuschlagsfristen ausser Kraft.

Sarajevo, im Februar 1893. [180]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Stationen Volksgarten und Sichów für den Gesammtverkehr.

Die bisher für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr eingerichtet gewesenen Stationen Sichów und Volksgarten der Linie Lemberg—Suczawa werden am 1. März 1893 auch für den Eilgutverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet.

Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund des Localgütertarifes, Theil II, Heft 2, Abschnitt A (Neuauflage vom 15. Jänner 1893) und der in demselben enthaltenen Gebührenberechnungs-Tabelle nebst Kilometerzeiger.

Wien, am 18. Februar 1893. [181]

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr.

Ausgabe eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1893 gelangt ein Tarif für den directen Frachtgutverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und serbischen, bulgarischen, rumänischen und russischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits via Wien, bezw. via Korneuburg, zur Einführung.

Hiedurch werden die Frachtsätze des vom 15. Mai 1888 giltigen Tarifes für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und serbischen Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits mit Umschlag in Korneuburg sammt Nachträgen, mit Ausnahme jener für Laube, aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Wien, am 18. Februar 1893. [182]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung von Tarif-Nachträgen.

Mit 1. April 1893 gelangen zu dem vom 1. März 1888 giltigen Tarif für den bezeichneten Verband die Nachträge V zu Theil II, Heft 1, 2 und 3 zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten neue Ausnahmetarife für Wein, Petroleum und Mineraltheer, sowie für Zucker.

Exemplare derselben sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 0·20 Mark = 10 kr. ö. W. erhältlich.

Wien, am 20. Februar 1893. [183]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Nachtrag III zu den Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck vom 1. October 1890 (im Localverkehre).

Mit 1. April 1893 tritt der III. Nachtrag zu den Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen und Reisegepäck im Localverkehre, giltig vom 1. October 1890, in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen des Haupttarifes und der bereits erschienenen Nachträge, begründet durch die Bestimmungen des Betriebs-Reglements vom 1. Jänner 1893, sowie Bestimmungen über die Beförderung von Expressgut.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Stationen oder durch die gesellschaftliche Direction in Prag zum Preise von 10 kr. ö. W. per Stück zu beziehen.

Prag, am 19. Februar 1893. [184]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Erweiterung der Abfertigungs-Befugnisse der Haltestelle Nieder-Absdorf.

Die an der Localbahn Drösing-Zistersdorf, zwischen den Halte- und Ladestellen Ringelsdorf und Eichhorn, gelegene Halte- und Ladestelle „Nieder-Absdorf", welche bisher blos für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Frachtenverkehr in Wagenladungen (auf offenen Wagen) eingerichtet war, wird am 1. März 1893 auch für den Eilgüterverkehr, dann für Getreidesendungen in Wagenladungen eröffnet.

Von der Auf- und Aufgabe in der genannten Halte- und Ladestelle sind jedoch ausgeschlossen:

1. explodirbare Güter;
2. Güter, welche über eine Wagenlänge hinausreichen;
3. Güter, deren Gewicht 750 kg per Colli übersteigt;
4. lebende Thiere, Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge, zu deren Auf- und Abladung besondere Ladevorrichtungen (Rampentreppen) erforderlich sind.

Vom 1. März 1893 angefangen können in Nieder-Absdorf Sendungen auch frankirt und mit Nachnahmen, nach Nieder-Absdorf auch unfrankirt und mit Nachnahmen zum Transporte angenommen werden.

In dem Nachtrage VI zu dem ab 1. Juni 1888

giltigen Gebührentarife für die Localbahnen sind für die Halte- und Ladestelle Nieder-Absdorf die kilometrischen Entfernungen, bezw. Gebührenberechnungstabellen bereits enthalten.

Die erforderlichen Tarifberchtigungen werden im nächsten Nachtrage zu dem genannten Tarife durchgeführt werden.

Wien, am 11. Februar 1893. [185]

Umschlagsverkehr via Wien (Donauufer-Bahnhof).

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 15. März 1893 gelangt ein neuer Uebernahmetarif für den directen Frachtgutverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und serbischen, bulgarischen, rumänischen und russischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft via Wien (Donauufer-Bahnhof) zur Einführung.

Am selben Tage tritt der gleichnamige Uebernahmetarif vom 1. April 1892 ausser Kraft.

Insoweit jedoch durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 15. April d. J. in Wirksamkeit.

Der in Rede stehende neue Uebernahmetarif kann bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 30 kr. pro Stück behoben werden.

Wien, am 17. Februar 1893. [186]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Stationen der Buschtěhrader Bahn.

Nachtrag I.

Zu dem Tarife vom 1. März 1892 für oben genannten Verkehr tritt am 1. April 1893 ein Nachtrag I in Kraft, welcher Aenderungen der Zusatzbestimmungen und der Fahrpreise für den Verkehr von und nach Bodenbach, sowie ermässigte Gepäckstaxen im Verkehre mit Wien (Staats- und Nordbahnhof) enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 18. Februar 1893. [187]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

K. und k. Bosnabahn und Bosnisch-herzegowinische Staatsbahnen. (Nachtrag II zum Tarife Theil II.) Mit Wirkung vom 1. Jänner 1893 ist der vorbezeichnete Tarifnachtrag zur Einführung gelangt, welcher die durch den neuen Tarif, Theil I, bedingten Aenderungen enthält.

Bayerisch-Schweizerischer Verkehr. (Gütertarif für Genf transit und Verrières transit vom 1. Juli 1872.) Wie aus einer Verlautbarung der General-Direction der kgl. Bayer. Staatsbahnen zu entnehmen ist, erhält mit Wirksamkeit ab 15. März 1893 der im Jahre 1886 eingeführte Frachtsatz für Hohlglaswaaren in Wagenladungen von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg ab Eger nach Genf transit (in Bestimmung nach Spanien), 28·46 Frcs. für 1000 kg, auch Giltigkeit für Glasflaschensendungen im gleichen Gewichte von Eger nach Genf transit in Bestimmung nach Gannat, Vertaizon, Darsac, Rumons-Vallon, Pont-St. Esprit, Piolenc, Château-Arnoux und den südlich und westlich davon gelegenen französischen Stationen. Die Anwendung des Frachtsatzes auf derartige Sendungen erfolgt im Rückvergütungswege bei Vorlage von Frachtbrief-Duplicaten.

Bayerisch-Schweizerischer Gütertarif. (Theil II, 3. Heft [Verkehr mit S.C.B. und weiter] vom 1. September 1892.) Mit Wirksamkeit ab 15. Februar 1893 trat für Holzstoffpappe, ungeleimte, in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg ab Salzburg nach Wohlen-Villmergen der Frachtsatz von 255 Ctms. für 100 kg in Kraft.

Breslau-Sächsischer Gütertarif. (Nachtrag IV.) Am 15. Februar 1893 trat zu dem vom 1. August 1891 giltigen Breslau-Sächsischen Gütertarif ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält u. A. ermässigte, bezw. neue Frachtsätze für Eisenerze u. s. w. (Ausnahmetarif 6) von den Stationen Mügeln bei Pirna und Reichenbach i. L. der Sächsischen Staatseisenbahnen; eine Erweiterung des Ausnahmetarifes 8 für Nessel und Garne durch Aufnahme der Station Mittelwalde des Directionsbezirkes Breslau, sowie eine anderweite Fassung des Artikelverzeichnisses dieses Ausnahmetarifes, ferner Tarifberichttigungen und Ergänzungen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (Tarifirung von Malz.) Der Ausnahmetarif Nr. 8 für die Beförderung von Getreide, Mühlenfabrikaten und Kleie im Binnenverkehr der Reichseisenbahnen ist vom 20. Februar 1893 ab auch für die Beförderung zon Malz in Ladungen von mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen giltig.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts. (Verkehr mit den Hafenplätzen Dedeagatsch und Burgas.) Wie die kgl. Eisenbahn-Direction Altona verlautbart, werden die Häfen von Dedeagatsch und Burgas werden Seitens der Deutschen Levante-Linie in Hamburg zukünftig nur noch dann angelaufen, wenn von einem Versender gleichzeitig mindestens 40 t für einen Dampfer und nach einem der beiden Häfen, bezw. zur Beförderung über dieselben hinaus aufgeliefert werden. Ohne diese Beschränkung werden zum letztenmale in regelmässiger Fahrt angelaufen, der Hafen von Dedeagatsch durch den am 10. März 1893 von Hamburg abgehenden Dampfer „Euripos“, der Hafen von Burgas durch den am 29. März abgehenden Dampfer „Samos“.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
385	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Roheisen	M.-Ostrau	Bosna-Brod	Bezahlung der Fracht für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	119·5 kr.		Im Kartirungswege		
386	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz a) der Classe C b) des Spec.-Tar. 2	Pečck	Schwarzbach	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Kreuzer ö. W.: a) 44·4 b) 47·9	a) u. b) 38	a) 6·4 b) 9·9	Im Kartirungswege		
				Kolin					a) 41·6 b) 45·5	38	a) 3·6 b) 7·5			
				Alt-Kolin					a) 40·5 b) 44·5	38	a) 2·5 b) 6·5			
				Elbeteinitz					a) 39·6 b) 43·7	38	a) 1·6 b) 5·7			
			Holz des Spec.-Tar. 2	Kladrub					41·8	38	3·8			
				Přelouč					40·5	38	2·5			
387	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Drainröhren	Frättingsdorf	Grammat-Neusiedl	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	27 kr. ö. W.	21 kr. ö. W.	6 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten durch eigene Arbeiter innerhalb der hiefür festgesetzten Frist zu besorgen
388	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli—Wöllan	Lohe	Preval	Schönstein	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf ihre Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interne Tarife der Südbahn-Gesellschaft und der Cilli—Wöllaner Localbahn	43 kr. ö. W. Noten excl. Manip.-Gebühr	30 kr. ö. W. Noten excl. Manip.-Gebühr	13 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege		

389 — K.k.St.B.

Ergänzung und Berichtigung.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 150 vom 31. December 1892, sub Posit. 2503, für Spiritustransporte nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz publicirten Frachtsätze verstehen sich sämmtlich ohne Schleppbahngebühr, welche mit 5 Pfennige pro 100 kg separat berechnet wird.

Ferner ist der in derselben Nummer des Verordnungs-Blattes sub Posit. 2506 in der Rubrik „Besondere Bemerkungen" angeführte Frachtsatz für die Strecke Wien—Bodenbach per 89 Pfennige in 87 Pfennige zu berichtigen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt die Lieferung der nachbenannten Fahrbetriebsmittel und Reservegarnitur im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben.

I. Locomotiven.

7 Stück 3fach gekuppelte Secundärzugs-Tenderlocomotiven Serie 97, 1 Reserverädergarnitur für Locomotiven Serie 97.

II. Personenwagen der Localzugstype (2achsig).

4 Stück I./II. Classe, Serie **AB**[1], ohne Spindelbremse mit Abortcoupé.
6 „ III. „ „ **Ci**, mit „ ohne „
2 „ III. „ „ **Ci**, ohne „ „ „

III. Dienstwagen (2achsig).

4 Stück Post-Conducteurwagen, Serie **D. F.**, mit Spindelbremse.

IV. Güterwagen

12 Stück gedeckte Güterwagen, Serie **Gr**, mit Bremse für 12.500 kg Ladegewicht.
18 „ „ „ „ **Gr**, ohne „ „ 12.500 „ „
12 „ offene „ „ **Jk**, mit „ „ 15.000 „ „
18 „ „ „ „ **Jk**, ohne „ „ 15.000 „ „
1 „ Oelgas-Transportwagen, „ **Rg**, mit „ „ 21.570 Liter Inhalt.

Die Lieferung dieser Fahrbetriebsmittel und Reserven hat auf Grund der diesbezüglichen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen, welche bei der Unterabtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) eingesehen oder gegen Vergütung der Kosten behoben werden können.

Als äusserster Liefertermin wird für sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Reserven der 15. September 1893 festgesetzt.

Für die obengenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offert auf Lieferung von Locomotiven, beziehungsweise Wagen“ bis zum 15. März 1893, Mittags 12 Uhr, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattungen und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel und Reservegarnituren, sowie die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge und der Reserven per Stück, beziehungsweise per Reservegarnitur, in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift franco aller Fracht, Zoll, Patentgebühren etc., loco einer zu benennenden Station der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen anzugeben.

Für die Locomotiven und für die Tender ist der Preis einschliesslich der completen Ausrüstung und für alle Gattungen Fahrbetriebsmittel einschliesslich der Räderpaare anzugeben.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel ein Anbot zu stellen, in jedem Falle sind aber die Liefertermine für die Theil-Lieferungen oder die ganze Partie in dem Offerte deutlich anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen der Offerte beigeschlossen sein. (Die Offertbeilagen müssen pro Bogen mit je einem 50 kr.-Stempel versehen sein.)

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen, Siederohren, Radsterne oder Radscheiben und für Kesselbleche anzuführen, und ist die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 15. April 1893 im Worte bleibt.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferners vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, im Februar 1893. **Die k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen.**

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 23. Wien, 25. Februar 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des Handelsministers vom 27. Jänner 1893, Z. 14.657, an die österreichischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend die Entfernung der Glockensignal-Apparate aus den Wohnräumen der Wächterhäuser.

Auf Grund des Seitens der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft als damals geschäftsführenden Verwaltung mit dem Berichte vom 23. März 1892, Z. 52/D.-C., anher zur Kenntniss gebrachten Ergebnisses der am 11. Februar v. J. stattgefundenen Berathung der österr. Eisenbahn-Directoren-Conferenz in Betreff der Entfernung der Glockensignal-Apparate aus den Wohnräumen der Wächterhäuser findet das Handelsministerium nach vorgenommener eingehender Ueberprüfung der von der Directoren-Conferenz im Gegenstande gefassten Beschlüsse, die dieserhalb vom Standpunkte der Staatsaufsicht im Interesse der persönlichen Sicherheit des Bahnpersonales zu stellenden Anforderungen im Nachfolgenden zusammenzufassen:

1. Bei Neu-, Zu- und Umbauten von Wächterhäusern wird die Anbringung der Glockenapparate in eigenen Signalbuden den Bahnverwaltungen principiell zur Pflicht gemacht. Wenn besondere örtliche Verhältnisse eine Abweichung von diesem Grundsatze gerechtfertigt erscheinen lassen, ist die Bewilligung hiezu unter Anführung der dafür sprechenden Gründe gelegentlich der Vorlage der Bauprojecte einzuholen.

2. Desgleichen muss die Entfernung der Glockenapparate aus den Wächterhäusern und ihre Unterbringung in eigenen Signalbuden in allen Fällen gefordert werden, wo Mangels geeigneter Vor- und Nebenräume eine Verlegung der Apparate aus den Wohnräumen der Wächterhäuser unthunlich ist.

3. Im Uebrigen — also bei jenen derzeit bestehenden Wächterhäusern, welche geeignete Vorräume besitzen — kann die zu treffende Vorsorge auf die Verlegung der Apparate in die Vorräume unter der Voraussetzung beschränkt werden, dass durch den tadellosen Zustand der Erdleitungen und die Verwendung entsprechender Blitzschutzvorrichtungen ausreichender Schutz für Gebäude und Bedienstete geschaffen wird.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, ehestens im Wege der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen ein Verzeichniss jener Wächterhäuser in Vorlage zu bringen, bei welchen im Sinne des Vorstehenden die Verlegung der Glockenapparate in eigene Signalbuden geboten erscheint, und behält sich das Handelsministerium nach Massgabe der Anzahl dieser Wächterhäuser und der übrigen einschlägigen Momente vor, einen Termin für die Durchführung dieser Massnahme festzusetzen, nachdem der von der Directoren-Conferenz für die Durchführung der Verlegung der Glockenapparate aus den Wohnräumen der Wächterhäuser allgemein in Vorschlag gebrachte Termin von 10 Jahren übermässig lang bemessen und ein Zeitraum von 5 Jahren im Allgemeinen ausreichend erscheint.

Mit den in Rede stehenden Apparatsverlegungen wird zunächst in den gewitterreichen Gegenden zu beginnen und am Schlusse eines jeden Jahres über die im abgelaufenen Jahre bewirkten Umlegungen Bericht zu erstatten sein.

Der Bericht der geehrten Verwaltung, betreffend die zum interimistischen Schutze der Wächterhäuser gegen Blitzgefahr getroffenen Vorkehrungen wird zur Kenntniss genommen und die geehrte Verwaltung zur seinerzeitigen Berichterstattung über den bewirkten gänzlichen Vollzug der laut Bericht angeordneten Arbeiten aufgefordert.

Wien, am 27. Jänner 1893. Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Pladen der k. k. Staatsbahnlinie Dux—Pilsen über Lubenz, Chiesch und Luditz nach Buchau.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Emanuel Milner, Gutsbesitzer und Landtags-Abgeordneter in Luk, im Vereine mit den Bezirksobmännern Franz Braun und Franz Schösser die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Pladen der k. k. Staatsbahnlinie Dux—Pilsen über Lubenz, Chiesch und Luditz nach Buchau im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Z. 65.014 ex 1892.

Wien, am 9. Februar 1893.

Verordnung des Finanzministeriums vom 14. Februar 1893*), betreffend den amtlichen Aufdruck des Stempelzeichens zu 5 kr. und zu 1 kr. auf Eisenbahn-Frachtbriefen.

Mit Bezug auf die Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, betreffend die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen wird bekanntgegeben, dass der in § 5 b dieser Verordung vorgesehene Aufdruck des Stempelzeichens zu 5 kr. und zu 1 kr. auf den von Privatdruckereien hergestellten Frachtbriefen beim k. k. Central-Stempelamte in Wien und beim k. k. Tabak- und Stempelverschleiss-Magazine in Triest vom 20. Februar 1893 an eingeführt wird.

Die im § 15 der oben bezeichneten Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, und in der Verordnung vom 26. November 1891, R.-G.-Bl. Nr. 148, enthaltene Beschreibung der Stempelzeichen wird dahin abgeändert, dass bei den 5 kr.-Stempelzeichen die innere Scheibe in rother und die übrige Zeichnung in blauer Farbe, bei den 1 kr.-Stempelzeichen aber die innere Scheibe in brauner und die übrige Zeichnung in grüner Farbe auszuführen ist.

Steinbach m. p.

*) Enthalten in dem am 21. Februar 1893 ausgegebenen VIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 24.

Besondere Verfrachtungs - Bedingungen für die Beförderung böhmischer Kohlen.

Zu der vom Centralvereine für Hebung der deutschen Fluss- und Canalschiffahrt auf Grund der Beschlüsse gewählter Vertreter der bei der Binnenschiffahrt betheiligten Wirthschaftsgruppen aufgestellten, von zahlreichen Handelsvertretungen und Schiffahrts-Gesellschaften zur Anwendung empfohlenen „Binnenschiffahrts-Ordnung für die Elbe, Oder, Weichsel und die Wasserstrassen ihrer Stromgebiete“ hat der Elbeverein in Aussig unter Mitwirkung des dortigen Kohleninteressentenvereines und des concessionirten sächsischen Schiffervereines in Dresden nachstehende „besondere Verfrachtungs-Bedingungen für die Beförderung böhmischer Kohlen aufgestellt:

§ 1.

Giltigkeit der Binnenschiffahrts-Ordnung.

Die Binnenschiffahrts-Ordnung des Centralvereines für Hebung der Deutschen Fluss- und Canalschiffahrt vom Jahre 1891 gilt auch bei Beförderung von böhmischen Kohlen, soweit nicht nachstehend einzelne Bestimmungen derselben ergänzt oder abgeändert worden sind.

§ 2.

Ort der Beladung.

Der § 6 der B.-Sch.-O. erhält folgenden Zusatz: „3. Während der Beladung muss auf Verlangen des Absenders der Frachtführer das Schiff auf seine Kosten von der Einladestelle ab- und an dieselbe Stelle wieder anlegen. Die Ladezeit (vgl. nachstehenden § 3) wird dadurch nicht verlängert. 4. Wird jedoch vom Absender dem Frachtführer zum Beginne oder zur Fortsetzung der Beladung eine andere als die ursprüngliche Einladestelle angewiesen, so hat der Absender dem Frachtführer die durch den Wechsel der Einladestelle entstandenen nothwendigen Kosten zu vergüten.“

§ 3.

Ladezeit.

Der Absatz 2 des § 9 der B.-Sch.-O. erhält folgenden Wortlaut: „Die Ladezeit beträgt

bei Ladungen bis zu	100.000 kg	6 Werktage
„ „ „ „	200.000 „	7 „
„ „ „ „	300.000 „	8 „
„ „ von mehr als	300.000 „	9 „

Derselbe § 9 erhält folgenden Absatz 3:

„Wenn der Frachtführer Zuladung verlangt (vergl. § 10 dieser besonderen Verfrachtungs-Bedingungen), so ist die ursprünglich bestellte, mit der als Zuladung nachbestellten Menge zusammen zu rechnen. Für die sich hieraus ergebende Gesammtmenge beginnt die Ladezeit an dem auf das Verlangen der Zuladung folgenden Werktage und ist dieselbe wie vorstehend in Absatz 2 angegeben. Diese Ladezeit darf jedoch keinesfalls früher endigen als 3 Werktage nach Ablauf der für die ursprünglich verlangte Menge sich ergebenden Ladezeit.“

§ 4.

Berechnung der Lade- und Ueberliegezeit.

Der Absatz 3 c des § 11 der B.-Sch.-O. erhält folgende Fassung: „c. für die Lade- und Ueberliegezeit:

1. Die Tage, während welcher die Schiffahrt geschlossen ist;

2. die Tage, in denen in Folge bahnämtlicher Verfügung allgemein und nicht nur für einzelne Absender oder Empfänger die Beistellung von Kohlen nach der Elbe unterbleibt;

3. die Tage, an denen die Beistellung von Kohlen an die Elbe oder die Verschiffung in Folge von Strikes bei den Kohlenwerken, beim Eisenbahnbetrieb, bei den Kohleneinladern an der Elbe oder bei der Schiffsmannschaft gehindert ist;

4. die ersten 3 Tage, an denen die Beistellung von

Kohlen nach der Elbe durch Betriebsstörungen am Kohlenwerke oder durch Mangel an Eisenbahnwagen verhindert ist."

§ 5.

Berechnung des Liegegeldes.

Der erste Absatz des § 12 der B.-Sch.-O. soll lauten:

„1. Das Liegegeld beträgt einschliesslich der Löhne der Schiffsbemannung bei einer Tragfähigkeit der Schiffe

bis 100.000 kg	fl. 7·50	für Tag und Schiff
von mehr als 100.000—150.000	„ 10·—	
„ „ „ 150.000—200.000	„ 12·—	
„ „ „ 200.000—250.000	„ 14·—	
„ „ „ 250.000—300.000	„ 16·—	
„ „ „ 300.000—350.000	„ 18·—	

und für jede angefangenen 50.000 kg mehr 1 fl.

Wird eine kürzere als die im obigen § 3 festgesetzte Ladezeit vereinbart, so hat der Frachtführer für die Ueberliegezeit nach Ablauf der vereinbarten, bis nach Ablauf der im obigen § 3 festgesetzten Ladezeit nur die Hälfte des vorstehend angegebenen Liegegeldes zu beanspruchen."

§ 6.

Nacht- und Sonntagsarbeit.

Der Absatz 1 des § 14 der B.-Sch.-O. erhält folgende Fassung: „Der Frachtführer ist auf Verlangen des Absenders verpflichtet, Kohlen an Sonn- und Feiertagen abzunehmen, einzuladen und die dadurch etwa entstehenden Mehrkosten zu tragen. Zur Abnahme von Kohlen während der Nachtzeit ist der Frachtführer nicht verpflichtet."

§ 7.

Aussergewöhnliche Kosten der Beladung.

Der § 15 der B.-Sch.-O. gilt nur mit den ihm durch § 2 dieser besonderen Verfrachtungs-Bedingungen gegebenen Einschränkungen.

§ 8.

Annahme von Hilfsmannschaften.

Der § 17 der B.-Sch.-O. wird durch Folgendes ersetzt:

„Der Frachtführer hat die Kohlen innerhalb der von der Eisenbahnverwaltung für die Entladung der Wagen vorgeschriebenen Frist abzunehmen und einzuladen; widrigenfalls ist er für den dem Absender dadurch entstandenen Schaden verantwortlich."

§ 9.

Uebergabe und Uebernahme der Güter.

Der § 18 der B.-Sch.-O. wird durch Folgendes ersetzt:

„1. Die Kohlen sind dem Frachtführer in der Regel nach Gewicht und nicht nach Mass zu übergeben.

2. Die Uebergabe in vollen Wagenladungen zu dem in den Eisenbahn-Frachtbriefen angegebenen Gewichte gilt der Zuwägung gleich.

3. Will jedoch der Frachtführer das in den Eisenbahn-Frachtbriefen angegebene Gewicht nicht für richtig anerkennen, so steht es ihm frei, die Nachwiegung der Wagen zu beantragen. Stellt sich hiebei das angegebene Gewicht als richtig heraus, so trägt der Frachtführer die Kosten dieser Gewichtsprüfung, andernfalls trägt sie der Absender."

§ 10.

Der § 21 der B.-Sch.-O. wird durch Folgendes ersetzt:

„1. Bei Abschluss des Frachtvertrages ist vom Frachtführer die Kohlenmenge anzugeben, welche er dem Wasserstande und der Tragfähigkeit seines Schiffes entsprechend einzuladen beabsichtigt, und der Absender ist verpflichtet, diese Menge beizustellen (vergl. nachstehenden § 11).

2. Bei eintretendem Wasserwuchs ist der Frachtführer berechtigt, entsprechende Zuladung zu verlangen und auf Begehren des Absenders verpflichtet, dieselbe zu nehmen.

3. Bei Zuladungen auf Verlangen des Frachtführers über die ursprünglich von ihm bestellte Menge ist, wenn nicht bei Abschluss des Frachtvertrages schon Anderes vereinbart worden ist, die Fracht für die Zuladung besonders zu vereinbaren. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, so gilt für die gesammte Ladung die Tagesfracht desjenigen Tages, an welchem der Frachtführer die Zuladung bestellt hat.

4. Hat dagegen nicht der Frachtführer, sondern der Absender die Zuladung über die ursprünglich geforderte Menge hinaus verlangt, so ist dieser verpflichtet, für die Zuladung die Tagesfracht desjenigen Tages, an welchem er die Zahlung verlangt hat, zu bewilligen, während es für die ursprünglich bestellte Menge bei der dafür vereinbarten Fracht verbleibt."

§ 11.

Ungefähre Mengen.

Der § 22 der B.-Sch.-O. bleibt als Absatz 1 bestehen und erhält folgenden Zusatz:

„2. Für vom Frachtführer bestellte, aber nicht eingeladene Kohlen hat er an den Absender fl. 2.20 für den Wagen als Ablegegebühr zu bezahlen. Es steht ihm jedoch das Recht zu, die bestellte Menge abzuändern und er hat in diesem Falle für Wagen, welche später als 24 Stunden nach erfolgter Abänderung der Bestellung an der Elbe eintreffen, die vorstehend angegebene Gebühr nicht mehr zu bezahlen."

§ 12.

Ort der Entlöschung.

Der § 35 der B.-Sch.-O. erhält als Absatz 3 folgenden Zusatz:

„Soferne es jedoch ausbedungen und im Ladescheine bemerkt ist, hat der Frachtführer die Lieferung an dem angewiesenen Entlöschungsplatz mittelst Ableichters zu bewirken."

§ 13.

Löschzeit.

Der Absatz 2 des § 37 der B.-Sch.-O. wird abgeändert wie folgt:

„Die Löschzeit für Kohlenladungen beträgt in Ermanglung von Ortsgebräuchen bei Ladungen bis zu 150.000 kg 8 Werktage und für jede ferneren angefangenen 50.000 kg einen Werktag mehr."

§ 14.

Pfandrecht.

Der Absatz 3 des § 73 der B.-Sch.-O. erhält folgende Fassung:

„Er kann zu seiner Befriedigung den Verkauf des Gutes oder eines Theiles desselben unter Berücksichtigung der Bestimmung im letzten Absatze des § 407 des Deutschen H.-G.-B. und nach vorheriger Anzeige an den Absender veranlassen."

§ 15.

Rücktrittsrecht des Absenders.

Der § 99 der B.-Sch.-O. erhält folgenden Zusatz: „4. Wenn vor Antritt der Reise die Schiffahrt für die Dauer des Winters geschlossen wird, so gilt, falls die Einladung noch nicht begonnen hatte, der ursprüngliche Frachtvertrag ohne Weiteres für aufgehoben. Für eine etwa bereits eingeladene Menge ist ein neuer Frachtvertrag zwischen dem Absender und dem Frachtführer bei Wiedereröffnung der Schiffahrt zu vereinbaren, wobei die Bestimmungen in § 10 dieser besonderen Bedingungen massgebend sind. Die Wiederausladung einer etwa vor Schiffahrtsschluss bereits eingeladenen Menge braucht der Frachtführer nur dann zu gestatten, wenn er gemäss § 99 der B.-Sch.-O. entschädigt wird."

§ 16.

Ladeschein-Formulare.

An Stelle des der B.-Sch.-O. beigegebenen Ladeschein-Formulares gilt das diesen Bestimmungen als Anlage A angeschlossene Formulare.

Inland.

Parlamentarisches.

Namens des Eisenbahn-Ausschusses hat Abg. Dr. Steinwender den Bericht über die Regierungsvorlage, betreffend die Gailthalbahn ausgearbeitet und empfiehlt deren Annahme.

Abg. Dr. Steinwender betont darin die wirthschaftliche Bedeutung der neuen Bahnlinie, die nicht blos in den zahlreichen Waldproducten des Gailthales, sondern auch an den Bleiberger Bergwerksproducten und den übrigen Hüttenerzeugnissen eine nicht zu unterschätzende Frachtenmenge finden und überdies für den Fremdenverkehr Kärntens von ganz besonderer Bedeutung sein werde.

Das vorbereitende Comité berechnet die Einnahmen aus dem Personenverkehre auf 41.300 fl., die Einnahmen aus Gepäck und Eilgut auf 4650 fl. Das Frachtenquantum wird unter Annahme einer gegen die heutige Frachtenbewegung um nur 10 pCt. gesteigerten Zunahme auf 1½ Millionen Tonnenkilometer und die Einnahme aus dem Frachtenverkehre auf 90.000 fl. präliminirt. Daraus würde sich mit Hinzurechnung eines Betrages von 1550 fl. für verschiedene Einnahmen ein Brutto-Erträgniss von 137.500 fl. und nach Abrechnung von 40 pCt. für die betriebführende Staatsbahn ein Netto-Erträgniss von 82.500 fl. ergeben, hinreichend, um das Nominalcapital von 1,700.000 fl. mit 4·8 pCt. zu verzinsen. Die Gesammtkosten werden in dem Motivenberichte der Regierung einschliesslich der Fahrbetriebsmittel, der Intercalarzinsen und eines Reservefonds von 54.400 fl. auf 1,597.000 fl. veranschlagt. — Nachdem das Land Kärnten 100.000 fl. und die Interessenten 150.000 fl. in Stammactien zum vollen Nennwerthe zu übernehmen sich verpflichtet haben, bleibt ein Betrag von 1,347.000 fl. zu beschaffen. Derselbe soll aufgebracht werden durch Ausgabe von 150.000 fl. Nominale in Prioritäts-Actien, welche zu einem Curse von 92 pCt. effectiv 138.000 fl., und durch Ausgabe von 1,300.000 fl. Nominale in Prioritäts-Obligationen, welche zu einem Curse von 93 pCt. 1,209.000 fl., zusammen also 1,347.000 fl. ergeben, wodurch das Gesammterforderniss gedeckt erscheint. Die factischen Leistungen des Staates dürften sich, wenn sie überhaupt in Anspruch genommen werden, auf ein Minimum beschränken, da der Motivenbericht der Regierung das Erforderniss für den Dienst der Obligationen und Prioritäts-Actien auf 61.020 fl. und das Reinerträgniss auf 60.000 fl. beziffert. Rechnet man dazu noch die Alimentirung, welche den k. k. Staatsbahnen durch die neue Linie zugeführt wird, und die durch den Aufschwung des wirthschaftlichen Lebens erfolgende Steigerung des Steuereinganges, so darf wohl ausgesprochen werden, dass bei aller Anerkennung des bereitwilligen Entgegenkommens der Regierung von einem finanziellen Opfer Seitens des Staates kaum die Rede sein könne.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Belvedere-Anhöhe in Prag bis zum Lustschlosse in Bubenc. (Concessions-Ertheilung.) Mit A. h. Entschliessung vom 2. Februar wurde dem Ingenieur Franz Křižik in Prag die Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Belvedere-Anhöhe in Prag bis zum Lustschlosse in Bubenc ertheilt. Diese 1·4 km lange Bahnanlage hat ihren Ausgangspunkt auf der Belvedere-Anhöhe unmittelbar neben der Endstation der dorthin führenden städtischen Drahtseilbahn und ihren Endpunkt nächst dem Lustschlosse in Bubenc. Die mit 80.000 fl. veranschlagten Kosten der Bahnanlage werden aus den eigenen Mitteln des Unternehmers bestritten.
[12. Februar, Z. 6909.]

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Zwittau der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Policka. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 4. Februar das von der Stadtvertretung Policka vorgelegte generelle Project für eine normalspurige Localbahn von der Station Zwittau der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Policka der Statthalterei in Prag mit dem Auftrage übermittelt, bezüglich der in Böhmen gelegenen Theilstrecke der projectirten Localbahn im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Trasse der projectirten Localbahn zum anderen Theile in das Verwaltungsgebiet der k. k. mährischen Statthalterei fällt, das Einvernehmen mit der Statthalterei Brünn bezüglich dieser Amtshandlung zu pflegen, sowie auch über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung, welcher sämmtliche Interessenten, insbesondere auch Vetreter der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft beigezogen werden sollen, und bei welcher auch die Frage wegen der eventuellen schmalspurigen Anlage der projectirten Localbahn einer eingehenden Erörterung unterzogen werden wird, einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. Die effectiven Anlagekosten der projectirten 21·3 km langen Localbahn sind im Ganzen mit 812.000 fl. oder per Kilometer mit 38.120 fl. veranschlagt.
[H.-M.-Z. 61.772 ex 1892.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Drohobycz—Boryslaw: Erweiterug der Station Boryslaw: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung, betreffs des Projectes für die Erweiterung der Station Boryslaw der k. k. Staatsbahnlinie Drohobycz—Boryslaw für den 28. Februar anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Dr. Stanislaus Ustyanowsky betraut.
[G.-I.-Z. 3758.]

Kgl. General-Direction der Bayer. Staatseisenbahnen. (Linie Eger—Hof; Bahnhoferweiterung in Eger.) Auf Grund des Ergebnisses der am 12. August 1892 durchgeführten politischen Begehung, zu welcher die Vertreter aller in der Station Eger einmündenden Bahnen beigezogen waren, wurde das Project der kgl. Bayer. Staatsbahnen, betreffend die Umgestaltung und Erweiterung des gemeinschaftlichen Bahnhofes in Eger zur Ausführung genehmigt und ist die Entscheidung über die bei dieser Amtshandlung dem Handelsministerium vorbehaltenen Fragen bereits erflossen. Es steht somit der Inangriffnahme der Bauarbeiten, die Erwerbung des erforderlichen Baugrundes vorausgesetzt, nunmehr kein Hinderniss im Wege.
[3. Jänner, Z, 30.363 ex 1892.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Schuppen am Bahnhofe in Krakau.) Am Bahnhofe in Krakau wird für Zwecke des Ignaz Bollaud ein hölzerner Schuppen zur Einlagerung von Thon- und Cementmateriale errichtet.
[11. Februar, Z. 3554.]

— (Wasserleitung nächst der Station Hruschau.) Für die Seitens der Ersten österreichischen Sodafabrik nächst der Station Hruschau beabsichtigte Herstellung einer Abfallwasserleitung in km 269·856 unter Benützung von Bahngrund wurde der Bauconsens ertheilt.
[16. Februar, Z. 8705.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Neue Wiener Tramway - Gesellschaft. (Materialzugsverkehr.) Das Handelsministerium hat die Einführung des Materialzugsverkehres mit Locomotivbetrieb auf der Gürtellinie und auf der Strecke Sternwartestrasse—Nussdorf zum Zwecke des Materialtransportes anlässlich des Baues der Gürtelbahn

der Wiener Stadtbahn unter folgenden Bedingungen genehmigt:

1. Ist der Materialzugsverkehr auf die Tageszeit von 6 Uhr Früh bis 6 Uhr Abends zu beschränken und dürfen nur drei Züge per Stunde, von denen jeder Zug höchstens aus sechs Wagen bestehen darf, verkehren.
2. Ist die bestehende Fahrordnung für den Personenverkehr unverändert aufrecht zu erhalten, und darf der Personenverkehr durch den einzuführenden Materialzugsverkehr in keinerlei Weise beeinträchtigt werden.
3. Haben die Materialzüge an den Strassenkreuzungen mit grosser Vorsicht zu verkehren, und darf an diesen Stellen mit keiner grösseren Geschwindigkeit als 8 km per Stunde gefahren werden.
4. Ist jede Verunreinigung der Strassen durch herabfallendes Aushubmateriale zu vermeiden, und ist solches Materiale auf Kosten der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft abzuräumen.
5. Diese Genehmigung erlischt, sobald der Bau der Gürtellinie der Stadtbahn vollendet ist. [3. Februar, Z. 5316.]

Zusammenstellung

der im Monate Jänner 1893 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1070	15.338	4.006	20.414	276	703	82	1061	5·1	724	20	236	425	.	.	.	26	.	44
Nordöstliche Linien	186	3.469	3.525	7.180	58	220	208	486	6·7	334	.	250	145	.	.	.	18	.	13
Dalmatiner Staatsbahn	.	297	.	297	.	4	.	4	1·3	2	.	1	.	.	.	.	1	.	.
Istrianer Staatsbahn	60	662	.	722	5	41	.	46	6·3	37	.	9	17	.	.	.	.	2	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	218	528	746	.	11	8	19	2·5	9	.	4	14	5	.	5	.	.	16
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	.	992	837	1.829	.	28	6	34	1·8	47	6	54	15	.	.	1	.	.	14
Böhmische Westbahn	62	312	124	498	2	15	1	18	3·6	14	1	2	.	.	.	.	1	.	8
Buschtěhrader Eisenbahn	62	248	1.580	1.890	12	21	24	57	3·0	29	4	36	23	3	.	.	3	2	18
Eisenbahn Wien-Aspang	.	299	674	973	.	38	9	47	4·8	20	.	9	17	.	.	.	1	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	124	341	.	9	7	16	4·7	7	.	.	9	1	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	508	4.020	2.972	7.500	206	329	55	590	7·8	529	25	283	218	.	.	1	26	1	151
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	186	248	434	.	20	1	21	4·8	11	.	4	6	.	.	.	.	.	3
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	3	1	4	1·6	3	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	465	62	527	.	14	.	14	2·6	2	1	10	3	.	.	.	2	.	7
Oesterr. Nordwestbahn	310	3.778	1.506	5.594	99	44	2	145	2·5	220	.	43	19	.	.		4	.	103
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	472	2.371	806	3.649	194	281	3	478	13·0	468	3	234	94	2	.	8	.	.	30
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	248	42	290	.	13	.	13	4·4	13	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	736	4.103	930	5.769	88	138	43	269	4·6	139	6	49	141	.	1	2	4	6	74
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	.	1.101	247	1.348	.	13	.	13	0·9	16	.	1	.	.	.	.	.	.	31
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	99	230	329	.	11	7	18	5·4	1	.	11	7	.	.	.	1	.	.
Wiener Verbindungsbahn	18	1.052	.	1.070	.	8	.	8	0·7	7	.	3	2	.	.	.	.		.
Totale	3484	39.661	18.503	61.648	940	1964	457	3361	.	2632	66	1291	1155	11	1	17	87	11	512

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·7 pCt.
2. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·9 „
3. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 1·3 „
4. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 1·6 „
5. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 1·8 „
6. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 2·5 „
7. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 2·5 „
8. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 2·6 „
9. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 3·0 „
10. Böhmische Westbahn . . . . 3·6 „
11. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 4·4 „
12. Südbahn-Gesellschaft . . . . 4·6 „
13. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 4·7 pCt.
14. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 4·8 „
15. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 4·8 „
16. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 5·1 „
17. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 5·4 „
18. Istrianer Staatsbahn . . . . 6·3 „
19. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 6·7 „
20. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 7·8 „
21. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 13·0 „

Die auf den westlichen und nordöstlichen Linien der Oesterr. Staatsbahnen, dann auf der Istrianer Staatsbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn und den Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vorgekommenen Zugsverspätungen wurden grösstentheils durch ungünstige Witterungsverhältnisse veranlasst, aus welchen das Abwarten von fremden und eigenen Anschlusszügen, sowie von Zugskreuzungen resultirte, und auch andere Unregelmässigkeiten im Fahrdienste entstanden.

Ausweis über die im IV. Quartal 1892 auf den österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station bezw. Haltestelle	Eröffnungs-Tag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Haltestellen: Novacco (zwischen den Stationen Cerovglie und Mitterburg-Pisino der Strecke Divacca—Pola)	1. October	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Localtarifes; die Ausgabe der Fahrkarten findet in der Haltestelle selbst durch den Bahnwächter statt.
	St. Martin-Sittich (zwischen den Stationen Glanegg und Feldkirchen der Strecke St. Michael—Villach)	15. December		Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Localtarife; die Ausgabe der Fahrkarten besorgt der Besitzer des Gasthauses vulgo Lüggeln a/d. Glan.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Ladestelle: Lowieschitz (zwischen der Station Prerau und der Haltestelle Wežek-Bochoř der Strecke Brünn—Prerau)	22. September	Für den Frachtgutverkehr in ganzen Wagenladungen	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Tarifes, Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern etc. für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893. Die Ladestelle Lowieschitz ist nur während der Monate Jänner, dann September bis December inclus. eines jeden Jahres geöffnet, in den übrigen Monaten aber gesperrt.
	Haltestellen: Dielhau (zwischen den Stationen Schönbrunn und Freiheitau der Strecke Schönbrunn—Troppau)	16. October		Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Tarifes, Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern etc. für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893. Die Haltestelle Dielhau war bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eröffnet.
	Roketnitz (zwischen den Stationen Prerau und Brodek der Strecke Prerau—Olmütz)	1. November		Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Tarifes, Theil II, für den Transport von Eil- und Frachtgütern etc. für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893. Die Haltestelle Roketnitz war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.
	Mierowitz a. d. H. (zwischen der Haltestelle Niemtschitz und der Station Kojetein der Strecke Brünn—Prerau)		Für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für den Frachtgutverkehr in ganzen Wagenladungen	Die Gebührenberechnung erfolgt für Personen und Gepäck auf Grund des Personentarifes vom 1. April 1891 und für Frachtgüter auf Grund des Tarifes, Theil II vom 1. Jänner 1893. In der Haltestelle Mierowitz a. d. H. gelangen nur Fahrkarten II. und III. Classe zur Ausgabe; Reisegepäck wird gegen Ausfolgung von Nummernzetteln zur Beförderung übernommen
	Woikowitz-Bukowitz (zwischen den Stationen Dobrau und Hnojnik der Strecke Kojetein—Bielitz)	27. November	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Personentarifes vom 1. April 1891. In der Haltestelle Woikowitz-Bukowitz gelangen nur Fahrkarten II. und III. Classe nach bestimmten Stationen zur Ausgabe; Reisegepäck wird gegen Ausfolgung von Nummernzetteln zur Beförderung übernommen.
Mühlkreisbahn	Haltestelle: Mühledt (zwischen der Station Oepping und der Haltestelle Schlägl)	1. October	Für den Personenverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Localtarifes vom 1. Jänner 1892. Für die Strecke Oepping—Mühledt gelangen die Minimaltarife zur Einhebung.
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	Station: Tschernhausen (zwischen den Stationen Seidenberg und Weigsdorf der Strecke Josefstadt—Seidenberg)	10. October	Für den Gesammtverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der allgemeinen Tarife für den Personen- und Gepäckstransport vom 1. Juni 1891, bezw. der allgemeinen Tarife für den Gütertransport vom 1. August 1883. Die Station Tschernhausen war bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.
Oesterr. Nordwestbahn	Haltestelle: Wlkanetsch (zwischen den Stationen Leschtina und Goltsch-Jenikau der Strecke Deutschbrod—Gross-Wossek)	23. October	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der allgemeinen Tarife für den Personen- und Gepäckstransport vom 1. Juni 1891.
Südbahn-Gesellschaft	Haltestelle: Planina (zwischen den Stationen Loitsch und Rakek der Strecke Laibach—Triest)	13. November	Für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr	In der Haltestelle Planina werden einfache Tourfahrkarten zum ermässigten und Postzugspreise nach allen Stationen der Strecke Laibach—St. Peter in Krain ausgegeben. Reisende über Laibach, bezw. St. Peter in Krain haben sich in diesen Stationen neue Fahrkarten zu lösen. Von den Stationen der Strecke Laibach—St. Peter in Krain werden ermässigte und Postzugskarten nach dieser Haltestelle ausgegeben; von allen übrigen Stationen werden die Reisenden nach der Haltestelle Planina direct abgefertigt.

Name der Bahn-verwaltung	Name der Station, bezw. Haltestelle	Eröffnungs-Tag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Station: Praskovitz (zwischen den Stationen Lobositz und Salesel der Strecke Prag—Bodenbach)	27. December	Für den Gesammtverkehr	Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der allgemeinen Tarife für den Transport von Personen und Reisegepäck vom 1. Februar 1892, bezw. der allgemeinen Tarife für den Eil- und Frachtgüter-Transport, Theil II, Heft 3, vom 1. Juni 1888 und Heft 4 vom 1. Jänner 1890. Die Station Praskovitz war bis 26. October 1892 nur für den Personen-, Gepäcks- u. Eilgutverkehr, ab 26. October 1892 auch für den Frachtgutverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnet.

NB. In dem Ausweise über die im III. Quartale 1892 eröffneten Stationen und Haltestellen (Vrdgs.-Bl. Nr. 3 ex 1893) soll es bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen statt „Presekozony" richtig „Presekareny" lauten.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirter Bau einer Industriebahn zwischen den Mineralöl- und Asphalt-Bergbaudistricten nächst Felsö-Derna und der Station Mezö-Telegd. (Verlängerung der bereits bestehenden Betriebslinie.) Die Direction der Ungarischen Asphalt-Actiengesellschaft, deren im Biharer Comitate gelegenen Etablissements mit der Station Mezö-Telegd (nächst Nagyvárad) der Linie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal der kgl. Ungar. Staatsbahnen bereits durch eine Industriebahn verbunden sind, hat den Beschluss gefasst, ihre Asphaltfabriken nächst dem Felsö-Dernaer Bergbaureviere zu vergrössern und aus diesem Anlasse auch die bestehende Industriebahn bis Felsö-Derna zu verlängern. Die in Felsö-Derna gewonnenen Mineralöle, die bisher in rohem Zustande in den Handel gebracht wurden, werden fernerhin in der im Bau begriffenen neuen Fabrik zu Maschinen-Schmieröl raffinirt und von dort ab direct per Eisenbahn an die Consumenten versendet werden.

Projectirter Bau einer vierten Donaubrücke in Budapest. (Vorlage des Gesetzentwurfes.) Der kgl. ungar. Finanzminister wird im Vereine mit dem Handelsminister, wie aus Budapest berichtet wird, demnächst den Gesetzentwurf, den Bau einer vierten Brücke über die Donau vom Weichbilde der Stadt ans betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 87, 100, 110, 119 ex 1890, 3, 102, 121, 136 ex 1891, 50, 85 und 97 ex 1892) der Legislative vorlegen. Im Interesse des allgemeinen Verkehrs und speciell in jenem der Ergänzung des Strassenbahnnetzes, welches über diese Brücke den Anschluss der linksuferseitigen südöstlichen Linien an das diesem entsprechend anzulegende Ofener Betriebsnetz finden wird (vergl. die elektrische Bahn betreffende Vrdgs.-Bl. Nr. 108 und 124 ex 1890 und Nr. 8 ex 1893; ferner die Strassenbahn mit Pferdebetrieb betreffend, Vrdgs.-Bl. Nr. 128 ex 1888, Nr. 50, 100 und 139 ex 1889, 46, 89, 123 und 129 ex 1890, 66 ex 1892), ist zur Herstellung neuer Strassenzüge, die Demolirung einer grösseren Anzahl von mitunter grossen und selbst noch neuen Häusern erforderlich, aus welchem Anlasse die Regierung der Legislative ausserdem ein Expropriationsgesetz behufs Einlösung dieser Objecte zur Genehmigung vorlegen wird. Die Trasse des neuen Hauptstrassenzuges wird von der Kerepeser Strasse aus in gerader Linie bis zum Eskütér (Schwurplatz, IV. Bezirk, Innerstadt) führen, und von dort aus ihre Fortsetzung über die neu zu erbauende vierte Brücke in den Bereich des II. Bezirkes (Ofen, Taban) finden, woselbst der Anschluss des Pester an das Ofener Strassenbahnnetz zu erfolgen hat.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Betriebsresultate im Jahre 1892.) Auf den Linien der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe wurden im Laufe des Betriebsjahres 1892 10,983.000 Personen, um 2.364.000 Personen mehr als im Jahre 1891, befördert. Sie vereinnahmte 766.980 fl., um 225.581 fl. mehr als im vorhergegangenen Jahre. Die bedeutende Vermehrung der Frequenz, die damit verbundene Erhöhung der Einnahmen erscheint umso bemerkenswerther, als die Witterungsverhältnisse im Allgemeinen nicht günstig waren, und überdies im Herbste die Cholera eine bedeutende Abnahme des Verkehres zur Folge hatte. Auch konnte die bisher als Dampftramway betriebene sogenannte Friedhofslinie dem Verkehrsanspruch nicht genügen, da demselben nur durch das rasch aufeinander folgende Ablassen einzelner Waggons vollauf gedient ist. Diese Linie wird übrigens schon im nächsten Frühjahre den elektrischen Betrieb aufnehmen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8 und 17 ex 1893) können, wodurch sich der Verkehr und die Einnahmen wesentlich steigern und die Betriebskosten vermindern werden. Die Ringstrassen-Linie wurde durch die erfolgte Eröffnung des Abschnittes Uellöerstrasse—Borárosplatz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68 ex 1892) verlängert und soll im kommenden Jahre die Podmanickygassen—Linie vollständig doppelgeleisig ausgebaut werden. Ebenso lässt sich mit Bestimmtheit erwarten, dass die Quai-Linie vom Borárosplatze bis zur Akademie im Anschlusse an die Podmaniczkygassen—Linie (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36 ex 1892) zum Ausbau gelangen werde, und endlich ist auch eine Lösung der Verkehrsfrage auf der Andrássystrasse durch eine elektrische Linie nicht ausgeschlossen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 83 ex 1891) und dies umso eher, als der Minister des Innern grosses Gewicht auf die Entwicklung der localen Verkehrseinrichtungen in der Hauptstadt legt. Die Dividende wird zumindest 7 fl. per Actie betragen.

Ausland.

Schweiz. (Uebernahme des Betriebes der Wengernalp-Bahn durch die Berner Oberland-Bahnen.) Der Verwaltungsrath der schmalspurigen Zahnradbahn von Lauterbrunnen über die Wengernalpe nach Grindelwald (Wengernalp-Bahn) hat den mit der Verwaltung der Berner Oberland-Bahnen unter dem 14. Mai/12. Juli 1892 abgeschlossenen Vertrag über den Betrieb der genannten Zahnradbahn durch letztere Verwaltung dem Bundesrathe zur Genehmigung vorgelegt. Nach diesem Vertrage übernimmt die Gesellschaft der Berner Oberland-Bahnen die Besorgung des gesammten Betriebsdienstes der Wengernalp-Bahn gegen Vergütung der Selbstkosten und einer Entschädigung von 4 pCt. der Brutto-Einnahmen, im Minimum jedoch Fr. 12.000, für die Kosten des allgemeinen Dienstes. — Ferner hat die Wengernalp-Bahn den Berner Oberland-Bahnen für die Mitbenützung der Stationen Lauterbrunnen und Grindelwald einen fixen Jahreszins von Fr. 6000 zu bezahlen und dazu noch die Hälfte der jährlichen Betriebskosten dieser Anschlussstationen zu übernehmen. Die Gesellschaft der Wengernalp-Bahn hat sich nur für folgende Theile das Genehmigungsrecht vorbehalten:

1. für die Tarife und Fahrpläne;
2. für den Voranschlag der jährlichen Einnahmen und Ausgaben, für allfällige Nachtragscredite und für die Jahresrechnung;
3. für Neubauten und Anschaffungen von Roll- und Oberbaumaterial;
4. für die Verträge über Unfallversicherungen.

Ferner hat sie die Haft-, resp. Ersatzpflicht für allen aus dem Betrieb entstehenden Schaden zu tragen, unter Vorbehalt des Regresses auf die Verursacher desselben. Der Wengernalp-Bahn ist sodann die Verantwortlichkeit für die Erfüllung der gesetzlichen und concessionsmässigen Pflichten überbunden, und hat dieselbe bei einer Auflösung des Betriebsvertrages für die von den Angestellten erworbenen Rechte an der Dienstalterscasse der Berner Oberland-Bahnen in vollem Umfange einzustehen.

Der Vertrag wurde für die Dauer von 4 Jahren (1893 bis und mit 1896) fest abgeschlossen. Er erneuert sich jeweilen für eine fernere Periode von 4 Jahren, wenn nicht sechs Monate vor Ablauf derselben eine schriftliche Kündigung erfolgt.

Der Bundesrath beantragt mit der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 14. Februar die Genehmigung dieses Vertrages unter der Bedingung, dass für die Erfüllung der von der Betriebsgesellschaft übernommenen gesetzlichen und concessionsmässigen Pflichten auch die Gesellscbaft der Wengernalp-Bahn haftet.

Schiffahrt.

„Adria", ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Vermehrung des Schiffsparkes im Laufe des Betriebsjahres 1892.) Die Direction der „Adria", ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, bat im abgelaufenen Jahre ihren im Regierungsvertrage übernommenen Verpflichtungen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40 ex 1892), sowohl in Bezug der Vergrösserung ihres Schiffsparkes, als auch die Bedienung der in demselben vorgeschriebenen Linien betreffend, vollauf entsprochen. Trotz der eine lange Zeit andauernden Strikes der Eisenwerke- und Werftarbeiter in England, ist es der Gesellschaft gelungen, ihre Dampfer, welche in diesem Jahre fertig zu stellen waren, thatsächlich auch abgeliefert zu erhalten. Es sind dies die drei Personen- und Cargo-Dampfer „Carola", „Arpád" und „Buda", die 3300 Tonnen-Cargo-Dampfer „Szent-István", „Báthory" und „Deák", und die 2200 Tonnen-Cargo-Dampfer „Szent-Lásslö", „Mátyás-Király", „Zrinyi", „Rákóczy" und „Andrássy". Diese Dampfer sind in einer englischen Schiffswerfte allerersten Ranges erbaut und wurden gelegentlich ihrer Uebernahme nicht nur von dem hiebei intervenirenden technischen Organe des kgl. ungar. Handelsministeriums und dem Vertreter des k. und k. Kriegsministeriums als in jeder Beziehung entsprechend befunden, sondern werden auch von allen Sachverständigen, die die Dampfer zu besichtigen Gelegenheit hatten, sowohl was Type und maschinelle Einrichtung anbelangt, als mustergiltig bezeichnet. Im Jahre 1893 erhält die Gesellschaft noch weitere drei, resp. da sie für die vor kurzer Zeit in Folge Collision zugrunde gegangene „Stefanie" ebenfalls einen grossen nenen Dampfer anzuschaffen beabsichtigt, weitere vier 3300 Tonnen grosse Cargo-Dampfer.

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. März:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten (Em. 1886), für fl. 100 Capital fl. 2.— ö. W.

Kaschau-Oderberger Bahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten vom Jahre 1891, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Mährische Grenzbahn. 5 pCt. Prioritäten fl. 4.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. A, fl. 4.97·2 Silber.

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. fl. 5.— Silber.

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Prioritäten, für fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Ofner Bergbahn. fl. 3.— ö. W.

Ab 31. März:

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. Prioritäten, für je fl. 100 Capital fl. 3.— ö. W.

Verlosungen.

Am 1. Februar:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I., II. und III. Em. (Rückzahlung ab 1. August).

Am 2. Februar:

Ofner Bergbahn. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 3. Februar:

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Serie A Ergänzungsnetz) 3 pCt. Prioritäten I.—III. Em. (Rückzahlung ab 1. März).

Rückzahlungen.

Ab 1. März:

Kaschau-Oderberger (vorm. Eperies-Tarnower) Eisenbahn. Prioritäten.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Prioritäten (Serie A).

Oesterr. Nordwestbahn. Prioritäts-Obligationen (I. Em.).

Emission.

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen. Die Actiengesellschaft „Localbahn Eisenerz-Vordernberg" hat ausser der bereits im Jahre 1890 begebenen 4percentigen Prioritäts-Obligationen-Anleihe im Betrage von fl. 3,000.000 ö. W. in Noten zum Zwecke der Bedeckung des bei der Bauausführung der Localbahn von Eisenerz nach Vordernberg eingetretenen Mehrerfordernisses, sowie zum Zwecke der Bildung eines Investitionsfonds eine weitere Anleihe im Betrage von fl. 3,000.000 in Noten aufgenommen, welche in 2000 Schuldverschreibungen zu fl. 1000 ö. W. und in 5000 Schuldverschreibungen zu fl. 200 ö. W. ausgefertigt ist. Jede Schuldverschreibung wird mit jährlich 4 pCt. vom 1. Juli 1892 angefangen verzinst. Die Auszahlung der Zinsen erfolgt ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug am 1. Jänner und am 1. Juli jeden Jahres. — Sämmtliche Schuldverschreibungen werden längstens bis zum 1. Jänner 1963 im vollen Nennwerthe durch am 1. October jeden Jahres vom Jahre 1893 bis einschliesslich 1962 stattfindende Verlosungen laut Tilgungsplan zurückgezahlt. Die Schuldnerin ist jedoch berechtigt, in einem oder dem anderen Jahre auch eine grössere Anzahl von Schuldverschreibungen zur Verlosung zu bringen. Die Rückzahlung der verlosten Schuldverschreibungen erfolgt drei Monate nach der Ziehung ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug. Für die Bezahlung der Zinsen und Rückzahlungsraten haftet die Localbahn von Eisenerz nach Vordernberg nebst dem zum Betriebe dieser Linie gehörigen festen und beweglichen Materiale, ferner die Reinerträgnisse der bezeichneten Localbahn und die gewährte Staatsgarantie. Im Falle der Einlösung der Localbahn durch den Staat wird der im Zeitpunkte der Einlösung noch unverlost ausstehende Betrag dieser Anleihe vom Staate zur Selbstzahlung übernommen.

Convocation von Gläubigern.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Der Beschluss der am 12. November 1892 in Teplitz abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Dux-Bodenbacher Eisenbahn, nämlich das in Nominale fl. 8,077.700 Stammactien und Nominale fl. 134.100 Prioritäts-Actien bestehende Actiencapital durch freihändigen Rückkauf von fl. 51.800 Stamm- oder Prioritäts-Actien um eben diesen Betrag zu verringern, und das sodann verbleibende Actiencapital von fl. 8,160.000, soweit es in Stammactien besteht, durch Abstempelung auf den vierten Theil des bisherigen Nominalbetrages zu reduciren und in diese Reduction auch diejenigen Prioritäts-Actien einzubeziehen, deren Besitzer die Actien zum Zwecke der gleichartigen Reduction unter Verzicht auf die ihnen zustehenden Vorzugsrechte einliefern, so dass in Hinkunft und nach vollständig erfolgter Rückziehung, bezw. nach Umtausch der Prioritäts-Actien in Stammactien das gesammte Actiencapital der Dux-Bodenbacher Eisenbahn fl. 2,040.000 Nominale zu betragen habe, wurde von Seite des Ministeriums des Innern genehmigt. Es ergeht hiemit an die Gläubiger der Gesellschaft die Aufforderung, innerhalb dreier Monate ihre Ansprüche anzumelden.

Generalversammlungen.

25. Februar: Salzkammergut-Localbahn.
2. März: Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerböchster Entschliessung vom 28. Jänner d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Capitän des Oesterr. Lloyd Max Georg von Leitgeb den kgl. preussischen Kronen-Orden IV. Classe, der Official der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und Stationsvorstand in Marienbad Gustav Reichhart das Ritterkreuz II. Classe des kgl. württembergischen Friedrich-Ordens und der österr. Staatsangehörige, Director der Münchener Localbahn-Actiengesellschaft Victor Krüczner, das Ritterkreuz I. Classe des grossherzogl. Sachsen-Weimar'schen Ordens der Wachsamkeit oder vom weissen Falken annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. und k. Bosna-Bahn.

Einführung von Zuschlagsfristen.

Das k. und k. Reichs-Kriegsministerium hat mit Erlass, Abtheilung 5, Nr. 440/E.-B. vom 3. Februar 1893, eine Zuschlagsfrist zu den laut Betriebs-Reglement normirten Lieferfristen auf der k. und k. Bosnabahn in den Relationen mit Bosn.-Brod, Siekovac, Doboj und Sarajevo, und zwar

für Eilgüter mit 12 Stunden und
„ Frachtgüter mit 24 Stunden

genehmigt.

Hiedurch treten die sub Nr. 149 vom 13. Jänner 1892 verlautbarten Zuschlagsfristen ausser Kraft.

Sarajevo, im Februar 1893. [188]

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr.

Curskürzungen.

Von den Frachtsätzen der Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin nach den Stationen

a) der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn und a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn vom 1. November 1892,

b) der westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Mährisch-schlesischen Centralbahn vom 1. November 1892,

sowie von den am 1. Jänner 1893 nach den Stationen Hieflau und Zeltweg eingeführten ermässigten Frachtsätzen werden vom 1. März 1893 bis auf Weiteres an Stelle der Curskürzungen der Tabelle 2 diejenigen der Tabelle 1 in Abzug gebracht.

Wien, am 22. Februar 1893. [189]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischer Verkehr.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife.

Mit 1. März 1893 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. April 1889 giltigen Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Bestimmungen und Tarifvorschriften.

II. Aufnahme der Stationen Wall.-Meseritsch der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Nemotitz der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Verbandsverkehr und neue Frachtsätze für die Stationen Bistritz a/H. und Teschen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

III. Verzeichniss sämmtlicher Verbandsstationen und Kilometerzeiger.

IV. Tabelle zur Ermittlung des Frachtzuschlages aus der Declaration des Interesses an der Lieferung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen und im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 10 kr. pro Stück käuflich zu beziehen.

Budapest, am 15. Februar 1893. [190]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Ostindischer Verkehr.

Einführung eines Nachtrages zum Tarife.

Mit 1. März 1893 tritt der Nachtrag IV zu dem vom 1. Februar 1889 giltigen Tarif für den Oesterr.-Ungarisch-Ostindischen Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Bestimmungen und Tarifvorschriften.

II. Aufnahme der Stationen Bistritz a/H., Teschen und Wall.-Meseritsch der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in die allgemeinen Tarife.

III. Verzeichniss sämmtlicher Verbandsstationen und Kilometerzeiger.

IV. Tabelle zur Ermittlung des Frachtzuschlages aus der Declaration des Interesses an der Lieferung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen und im Wege der Verbandsstationen zum Preise von 10 kr. pro Stück käuflich zu beziehen.

Wien, am 15. Februar 1893. [191]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme in Wien.

Mit 25. d. M. wird die Güteraufnahme in Wien nach allen Donau-, Theiss-, Save- und Drau-Stationen eröffnet.

Der Beginn der Güteraufnahme an allen anderen Schiffsstationen wird in den nächsten Tagen verlautbart werden.

Wien, 23. Februar 1893. [192]

Sonstige Nachrichten.

Norddeutsch-Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. December 1889. Die Frachtsätze für Reis gelten vom 10. Februar 1893 an auch für Reisgries, Reismehl und Abfälle von Reis, für letzteren Artikel jedoch nur soweit die ordentlichen Frachten des Specialtarifes II nicht niedriger sind.

Schlesisch-Süddeutscher Verbands-Gütertarif (Verkehr mit Bayern). (Theil II, Heft Nr. 1, vom 1. Juni 1892.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1893 erhält der Ausnahmetarif 6 für Nessel, Garne (Twiste) aller Art (Seite 140 des Tarifes) an Stelle der seitherigen die im H.-M.-Vrdgs.-Bl. Nr. 21 d. J. (Seite 335) für den Bayerisch-Sächsischen Verkehr angegebene neue Fassung.

Schlesisch-Süddeutscher Verbands-Gütertarif (Verkehr mit Württemberg). (Theil II, Heft Nr. 2, vom 1. Juni 1892.) Mit Wirksamkeit vom 1. April 1893 erhält der Ausnahmetarif 6 für Nessel, Garne (Twiste) aller Art (Seite 71 des Tarifes) an Stelle der seitherigen die im H.-M.-Vrdgs.-Bl. Nr. 21 d. J. (Seite 335) für den Bayerisch-Sächsischen Verkehr angegebene neue Fassung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
390	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Raffinirtes Petroleum	Mähr.-Ostrau	a) Freystadt i. V.	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der speciellen Tarifbestimmungen des vom 1. September 1891 giltigen Ausnahmetarifes für Petroleum	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Tarif	kr. 56·8	Verschieden	Im Kartirungswege		Die ermässigten Frachtsätze gelten nur über die Beförderungsrouten: ad a) Zellerndorf—Sigmundsherberg; ad b) Zellerndorf—Sigmundsherberg—Budweis; ad c) Prossnitz; ad d) Zellerndorf—Sigmundsherberg—Schwarzenau—Zwettel
					b) Krumau					64·8				
					c) Mähr.-Trübau					41·7				
					d) Waidhofen a. d. Thaya					49·8				
				Oderberg	a) Freystadt i. V.					57·7				
					b) Krumau					65·7				
					c) Mähr.-Trübau					42·6				
					d) Waidhofen a. d. Thaya					50·7				
391	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen und Eisenwaaren bis zu einer Wagenlänge der Positionen E 6 und 7 der Waaren-Classification des Tarif-Theiles I	Passau transit	Wien K.E.B. (oder umgekehrt)	Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. November 1893	Localtarif	64 Kreuzer	80 Markpfennig		Im Rückvergütungswege	In der Richtung von Oesterreich gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende bahnämtliche Aufnahmsbescheinigungen (Frachtbrief-Duplicate) und in der Richtung nach Oesterreich gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente bis längstens Ende Februar 1894 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen aus Süddeutschland (inclusive Bayern), Elsass-Lothringen, Luxemburg, Frankreich, England oder der Schweiz stammen oder dahin bestimmt sein
			Eiserne Maschinentheile bis zu einer Wagenlänge	Passau transit	Wittmannsdorf transit oder Leobersdorf transit (oder umgekehrt)		Bis auf Weiteres, längstens bis 30. November 1893		66 Kreuzer	84 Markpfennig				Die Sendungen müssen aus England stammen oder dahin bestimmt sein

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
392	Buschtěhrader Eisenbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Eisenschlacke	Kladno	Bubeně (Bahnhof) via Hostiwitz—Bubna	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen. 3. Ein- und Ausladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	11·6*) kr. ö. W.		Im Kartirungswege		*) In diesem Frachtsatze ist die Einfahrtsgebühr in Kladno nicht enthalten
				Altkladno	Bubeně (Bahnhof) via Kralup					14·2 kr. ö. W.				
393	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker als Frachtgut	Krupa	Aussig (A.T.E.)	1. Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagon. 2. Die Refactiefrachtsätze ad b) finden nur Anwendung, wenn 90 Procent des Rohzuckers als Raffinadzucker binnen einem Jahre vom Zeitpunkte des beendeten Eisenbahntransportes von Aussig, bezw. Schönpriesen per Bahn oder Schiff nach einem ausserösterr. Platze verfrachtet werden	Bis auf Weiteros, längstens bis Ende December 1893	Tarif, Theil II — Heft A, sowie Anhang zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahn-Verbandes; ferner Theil II — Heft 3 a des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, dann Localtarife	46·7	Kreuzer ö. W.: a) — b) 42·1	a) — b) 4·6	a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautend, über den Transport bis Aussig und Schönpriesen; ferner bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Schiffsconnaissements, auf die reclamirende Firma als Versenderin lautend, über den Transport ab Aussig und Schönpriesen. Diese Documente dürfen keinen Refactiestempel tragen und müssen bis längstens Ende Jänner 1895 vorgelegt werden	
				Rakonitz (B.E.B.)	Aussig (A.T.E.)				56·7	a) 51·9 b) 47·2	a) 4·8 b) 9·5			
				Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	Aussig (A.T.E.)				32·7	a) 31·5 b) 24·8	a) 1·2 b) 7·9			
				Krupa	Schönpriesen				—	a) 49·7 b) 45·1	a) — b) —			
				Rakonitz (B.E.B.)	Schönpriesen				—	a) 54·9 b) 50·2	a) — b) —			
				Saaz (B.E.B. und k.k.St.B.)	Schönpriesen				37·3	a) 32·5 b) 27·8	a) 4·8 b) 9·5			
394	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft	Schotter	Zawratetz-Třemešnitz	Časlan	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendungen, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Localbahn Časlan-Zawratetz	15·5 kr. ö. W.	6 kr. ö. W.	9·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Die Transporte, welche an den Bezirksausschuss adressirt und zur Strassenbeschotterung bestimmt sein müssen, werden in das im Vrdgs.-Bl. Nr. 71 ex 1892, Post-Nr. 1098 publicirte Quantum nicht eingerechnet und wird für dieselben keinerlei Restitution geleistet
				Zawratetz-Třemešnitz	Wrdy-Bučic				15·5 kr. ö. W.	6 kr. ö. W.	9·5 kr. ö. W.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
395	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahu in Dombran) gelegenen Kohlengruben des Ostran-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befudlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombran-Karwiner Reviere	Wien (Nordbahn)-Donauufer-Bahnhof	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von a) 20000 metr. Tonnen (à 1000 kg) b) 30000 " " (à 1000 kg) c) 40000 " " (à 1000 kg) Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Beförderung derselben unter der Adresse von Organen der genannten Gesellschaft, durch welche letzteren dieselben in der Adressstation auch übernommen werden müssen	Bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	a) 38·5 kr., b) 38·5 kr., c) 38·5 kr.	a) 34·6 kr., b) 33·3 kr., c) 32·0 kr.	a) 3·9 kr., b) 5·2 kr., c) 6·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche einen Refactiestempel von Seite der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
396	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände	Stationen der Strecke Mürzzuschlag—Wien-Matzleinsdorf	Pottschach	Die Transporte müssen zum Bau und Einrichtung einer Holzschleiferei und Pappendeckelfabrik bestimmt sein. Bezüglich der Manipulationsgebühr bei Wagenladungsgütern und der sonstigen Nebengebühren bleiben die normalen Tarifbestimmungen aufrecht	Bis Ende März 1893	Intorner Tarif	Variabel	50 pCt. Nachlass vom Normaltarif mit der Beschränkung, dass mindestens ein Einheitssatz von 16 kr. pro Wagen und Kilometer und auf Distanzen unter 40 km wenigstens ein Frachtsatz von fl. 7.— pro verwendeten vierrädrigen Wagen entrichtet wird	Variabel	Im Kartirungswege		
397	Südbahn-Gesellschaft	betheiligten Verwaltungen	Wein in Fässern	Triest-Südbahn n. Triest-Freihafen-Südbahn Fiume	Retz	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. Noten ö. W. 143 146	— —	Im Kartirungswege		

398 K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen

Berichtigung bezw. Ergänzung.

Die in Nr. 6 des Verordnungs-Blattes vom 17. Jänner 1893 unter fortlaufender Nummer 158 enthaltene Publication ist dahin zu berichtigen, dass die für Eger verlautbarten Frachtsätze, mit Ausnahme jener für Corabia, Craiova, Pitesti, Sinaia, Slatina, Turn-Magurele und Turn-Severin, auch von Eger B. E. B. Geltung haben. Ferner ist Punkt 3 der „Bestimmungen" dahin zu ergänzen, dass die Kartirungssätze auch für solche Sendungen Anwendung finden, welche mit directen, nach einer rumänischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen von Stationen der Belgischen Staatsbahnen verfrachtet werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
399	Böhmischen Commercial-bahnen		Getreide	Sadowa-Dohulic	Smiřic B.C.B.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, und Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	12 kr.	9 kr,	3 kr.	Im Kartirungswege		
400	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		H o l z a) des Specialtarifes 2 b) der Classe C	Greifendorf	Tečic	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	a) 40·1 kr. b) 32·1 kr.	a) und b) 32 kr.	a) 8·1 kr. b) 0·1 kr.	Im Kartirungswege		
401	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Leer retourgehende Milchgefässe als Eilgut	W i e n St.E.G. und K.F.N.B.	Keresztur-Apaj		Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	Besteht keiner	65 kr.		Im Kartirungswege		
402	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cichorien, fabricirt, Cichorienmehl und andere Kaffee-Surrogate	Komotau A.T.E. und B.E.B.	Altpaka	Aufgabe als Frachtgut, mindestens 10000 kg | 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Bezahlung der Fracht hiefür. Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht keiner	94·5 kr. | 100·5 kr.		Im Kartirungswege		
403	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	G e t r e i d e	Cseklész	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen, und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. September 1892	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbandes vom 1. September 1892	Kreuzer 42	36	6	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, sowie Original-Frachtbriefe, welche Frachtdocumente einen Refactiestempel Seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die nebenbezifferten ermässigten Frachtsätze können nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerkes abgeführt werden
				Diószeg					50	44	6			
				Nagy-Szombat					50	41	6			
				Szákallos					78	72	6			
				Zimony					125	120	5			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
404	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Ziegel, Steine, Kalk, Cement, Sand, Mörtel, Schiefer und Holz des Specialtarifes 2 bis 6·3 m Länge, bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens 2. Dachpappe, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen 3. Eiserne Schliessen, Traversen, Säulen und Grubenschienen, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbr. und Wagen 4. Bergwerksmaschinen und Bergwerkseinrichtungsgegenstände, soferne selbe nach den Cl. I u. II tarifirt werd., dann Dampfkessel, bei Aufg. in jeder Menge	Im internen Verkehre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (excl. der Localbahnstrecken)	Mährisch-Ostrau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen bei der Anlage und ersten Einrichtung des Bergwerkes in Elgoth	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893		Ad 1. und 2. 0·132 kr. pro 100 kg und 1 km fix Ad 3. 0·26 kr. pro 100 kg und 1 km fix Ad 4. 0·33 kr. pro 100 kg und 1 km, plus 4 kr. Mgb. pro 100 kg		Im Rückvergütungswege	Auf die bahnführende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende, von der Anfgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Original-Aufnahmsscheine, sowie der Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Duplicat-Frachtbriefe und Original-Aufnahmsscheine werden nicht wieder zurückgestellt	

Berichtigung. Buschtěhrader Eisenbahn. Der Termin für die Vorlage der im Verordnungs-Blatte Nr. 142 ex 1892, unter fortlaufender Nummer 2018 bedungenen Frachtdocumente wird bis Ende Februar 1894 verlängert.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Agentur der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.
Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 7. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a M., Kaiserstrasse 30 I. — HANNOVER, Theaterplatz 16. — BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. — ILMENAU in Thüringen. — SAALFELD a/S. in Thüringen. — MÜHLHAUSEN in Thüringen. — SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Saloniquo, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft Aussig und Bodenbach.
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831)
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Speditions-Bureau für die k. k. Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen, Einlagerungen zu billigen Preisen.
Specialdienst nach Budapest.
Uebersiedlungen mittelst Patent-Möbelwagen.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt des k. k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 24. Wien, 28. Februar 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für normalspurige Dampftrambahnen, und zwar 1. von Aquileja über Monastero, Fiumicello, Villa-Vicentina, Ruda und Villese nach Sagrado; 2. von Aquileja über Terzo, Cervignano, Saciletto, Perteole, Cavenzano, Campolongo, Tapogliano, Versa und Romans nach Sagrado, 3. von Sagrado über Mariano nach Cormons und 4. von Sagrado über Gradisca, Farra, Lucinico und Podgora nach Görz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Jacob Antonelli in Cervignano im Vereine mit dem Ingenieur Julius Dreossi in Cervignano die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachbenannte normalspurige Dampftrambahnen:

1. von Aquileja über Monastero, Fiumicello, Villa-Vicentina, Ruda und Villese nach Sagrado,
2. von Aquileja über Terzo, Cervignano, Saciletto, Perteole, Cavenzano, Campolongo, Tapogliano, Versa und Romans nach Sagrado,
3. von Sagrado über Mariano nach Cormons und
4. von Sagrado über Gradisca, Farra, Lucinico und Podgora nach Görz

im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 18. Februar 1893. Z. 4550.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Dampftrambahn vom Südbahnhofe in Graz längs des linken Murufers über Unter-Andritz, St. Gotthardt, Weinzödl und St. Stefan bis nach Strassengel und Judendorf.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Dr. Ludwig Messek, Hof- und Gerichtsadvocaten in Graz im Vereine mit Johann Dettelbach, Kaufmann und Hausbesitzer in Graz, mit dem Erlasse vom 14. Juli 1892, Z. 28.815 (Verordgs.-Bl. Nr. 86 vom 30. Juli 1892), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Dampftrambahn vom Südbahnhofe in Graz längs des linken Murufers über Unter-Andritz, St. Gotthardt, Weinzödl und St. Stefan bis nach Strassengel und Judendorf auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 26. Jänner 1893. Z. 4110.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. März 1893 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Hiedurch wird die auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Civilverkehre bei Reisegepäck und Eilgut (ermässigte Eilgüter ausgenommen) bestehende Einhebung eines 10percentigen Agiozuschlages nicht berührt.

Wien, am 24. Februar 1893.

Die Liverpooler Hochbahn.

Die Docks von Liverpool erstrecken sich in einer Länge von über 9·5 km entlang des Merseyflusses, und besitzen die Quaianlagen am Ufer und für die verschiedenen Hafenbassins eine Gesammtlänge von nahezu 36 km.

Das Bedürfniss einer rascheren Communication entlang dieser Docks war schon lang fühlbar, weshalb bereits im Jahre 1882 das Project einer Hochbahn für dieselben auftrat.

Im Jahre 1888 erlangte eine für diesen Zweck gebildete Bahngesellschaft vom Parlamente die Bewilligung zur Ausführung dieser Anlage, welche im Jahre 1889 begonnen und am 5. Februar d. J. dem Verkehre übergeben worden ist.

Mit Ausnahme einer kurzen Strecke, woselbst die Linie unterhalb der Kohlenschleppgeleise der Lancashire und Yorkshire Bahn geführt, ist dieselbe durchaus als Hochbahn angelegt, und zwar zumeist oberhalb der im Niveau liegenden, bisher die Docks bedienenden Bahngeleise.

Der Betrieb auf diesen letzteren erfolgt mittelst Pferden, wobei die Geleise auch von Omnibussen befahren werden, deren Räder so eingerichtet sind, dass die Wagen im Bedarfsfalle auch das Geleise verlassen können.

Dieser Personenverkehr wird nach Eröffnung des schnelleren Communicationsmittels vollständig eingestellt und verbleiben die im Niveau liegenden Bahngeleise nur mehr für den Güterdienst in Verwendung.

Die doppelgeleisige Hochbahn besteht fast durchwegs aus einer fortlaufenden Reihe von Eisenconstructionen auf eisernen Säulen.

Die normale Lichtweite der Oeffnungen beträgt 50′ = 15·24 m, einzelne Oeffnungen, welche Parabelträger erhielten, besitzen 100′ Spannweite.

Einzelne Oeffnungen wurden für den Durchgang besonders voluminöser Transporte eingerichtet.

Der Oberbau ruht direct auf einer durchaus eisernen Deckung des Brückenplanums. Die Bahn besitzt 15 Stationen, welche gleichfalls auf Säulen und eisernen Trägern ruhen.

Die Perrons der Stationen sind in der Regel 115′ (35 m) lang, 12′ (3·66 m) breit und liegen 3′ (0·91 m) über der Schienenoberfläche.

Bei grösseren Stationen ist jeder Perron durch zwei Treppen, welche von der Strasse hinauf führen, zugänglich gemacht; auf den gedeckten Perrons befinden sich die Billetcassen und die Drehkreuze für das verkehrende Publicum.

Der Betrieb der Bahn erfolgt mittelst Elektricität; die Centralstation zur Erzeugung der elektrischen Kraft befindet sich nahezu in der Mitte der Bahnlänge.

Es sind daselbst 4 Dampfmaschinen mit je 400 indicirten Pferdekräften aufgestellt, deren jede eine separate Elwel-Parker Dynamomaschine treibt. Der Strom wird nach beiden Seiten der Bahn durch einen Stahlconductor fortgeleitet, welcher auf Porzellan-Isolatoren zwischen den Schienen jedes Geleises ruht.

Die Bewegung des Zuges erfolgt nicht wie bei der City und South London Bahn durch eine elektrische Locomotive, sondern durch Motoren, welche an den Wagen selbst angebracht sind.

Jeder Zug wird in der Regel aus 2 Wagen bestehen, deren jeder 56 Sitzplätze und an einem Ende den Motor besitzt.

Die beiden Wagen werden derart aneinander gekuppelt, dass an jedem Zugsende ein Motor ist.

Jeder Wagen besitzt nebst einem Raum für den Zugführer, einen Abtheil I. Classe und zwei Abtheile II. Classe, sämmtliche mit einem mittleren Durchgange; die Eingangsthüren sind seitlich angeordnet. Der Abtheil I. Classe enthält 16 Sitzplätze, die beiden Abtheile II. Classe zusammen 40 Sitzplätze; der erstere ist mit einer Schubthür von den anderen abgeschlossen, die Abtheile II. Classe sind durch eine Wand mit einer Thüröffnung von einander getrennt.

Die Wagen sind 45′ = 13·72 m lang und 8′ 6″ = 2·59 m breit. Dieselben besitzen Centralbuffer, eine elektrische Beleuchtung und sind mit der selbstthätigen Westinghouse-Bremse ausgerüstet. Die nach amerikanischen Principien eingerichteten Wagen sind von der Britannia Eisenbahnwagen-Fabrik in Birmingham erbaut worden.

Der voll besetzte Wagen wiegt etwa 20 Tonnen; sohin der Zug 40 t; die Fahrgeschwindigkeit soll im Maximum 30 Meilen = 48 km per Stunde, im Mittel jedoch nur 20 Meilen = 32 km betragen.

Die Gesammtbaukosten der Hochbahn einschliesslich des Fahrparkes und der elektrischen Einrichtung betrugen 85.000 Pf. St. per engl. Meile, d. i. 52.800 Pf. St. per Kilometer.

Das genehmigte Anlagecapital der Bahn besteht aus 450.000 Pf. St. Stammactien, 120.000 Pf. St. Prioritätsactien und 190.000 Pf. St. Obligationen; hievon sind aber nur 375.000 Pf. St., bezw. 75.000 Pf. St. und 125.000 Pf. St. zur Ausgabe gelangt.

Die Elektricitäts-Gesellschaft von Wolverhampton beschaffte die elektrische Installation. Unter den leitenden Ingenieuren des Baues befand sich auch J. H. Greathead, welcher vom Bau der City und South London Bahn rühmlichst bekannt ist. [„Railway News."]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 207. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. Februar richtet Abg. Lienbacher an den Obmann des Eisenbahn-Ausschusses die Anfrage, ob und wann der Ausschuss einen Bericht über die zahlreichen Petitionen in Betreff der so wichtigen Tauern-Bahn vorlegen werde.

Der Obmann des Eisenbahn-Ausschusses Abg. Ritter von Jaworski erklärt, dass der Ausschuss in Anbetracht der Wichtigkeit des Gegenstandes diese Petitionen einem eigenen Subcomité zugewiesen habe, dass seine Arbeiten bereits beendigt hätte, wenn sich nicht in letzter Zeit noch die Nothwendigkeit herausgestellt hätte, über diese Angelegenheit von der Regierung Mittheilungen und Aufklärungen zu verlangen. Sobald dies geschehen, werde das Subcomité dem Ausschusse den Bericht erstatten, der dann dort noch in diesem Sessionsabschnitte erledigt werden soll.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Wels-Aschach. (Linie Wels—Unterrohr: Projecte für Hochbauten.) Für die im Zuge der Localbahn Wels-Unterrohr auszuführenden Hochbauten, mit Ausnahme der Aufnahmsgebäude, wurde der Bauconsens ertheilt. [21. Jänner, Z. 3548.]

Steyrthalbahn - Gesellschaft. (Strecke Steyr-Garsten—Agonitz: Schleppbahn zum Steinbruche des Franz Plochberger in Steyr; Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 28. Jänner durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project eines in km 3·301 der Steyrthalbahn abzweigenden, zum Steinbruche des Baumeisters Franz Plochberger in Steyr führenden Schleppgeleises der Bauconsens ertheilt. [9. Februar, Z. 7317.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Krenzung der Schleppbahn Elbogen-Neusattel—Unionschacht durch eine Dampfleitung.) Ueber die Verladegeleise in km 1·2/3 der Schleppbahn Elbogen-Neusattel—Unionschacht wird für Zwecke der Firma Vlad. Vondraček & Comp. in M.-Ostrau eine Dampfleitung hergestellt. [7. Februar, Z. 1987.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Schreibstube in der Station Ebersdorf.) In der Station Ebersdorf wird für Zwecke des Wilhelm Wania eine heizbare Schreibstube hergestellt. [7. Februar, Z. 6901.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Vlarapass: Ergänzungsanlagen in der Station Ungar.-Brod.) Aus Anlass der Zunahme des Rübenverkehres wurden in der Station Ungar.-Brod zwei Rübenverladeplätze hergestellt und im Zusammenhange damit das Sturzgeleise verlängert. [11. Februar, Z. 3970.]

Projectirte elektrische Bahn von der Florenzgasse in Prag durch Karolinenthal nach Altlieben sammt Abzweigung nach Vysočan. (Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Karolinenthal hat die politische Begehung in Betreff des Projectes des Franz Křižik, Inhaber einer elektrischen Anstalt, für eine von der Florenzgasse in Prag durch Karolinenthal nach Altlieben sammt Abzweigung nach Vysočan führende elektrische Bahn für den 28. Februar anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 4676.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Böhmische Nordbahn. (Namensänderung der Station Kreibitz-Neudörfel in Kreibitz-Teichstatt.) Nachdem auf Grund des Erlasses des Ministeriums des Innern vom 29. November 1892, Z. 25.885, der Name der Orts- und Catastralgemeinde Kreibitz-Neudörfel im politischen Bezirke Rumburg in Teichstatt umgeändert worden ist, hat das Handelsministerium angeordnet, dass der Name der an der Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach gelegenen gleichnamigen Station in Kreibitz-Teichstatt abgeändert werde. Der Doppelname wurde deshalb gewählt, um erstens den bisher bekannten Namen Kreibitz nicht ganz fallen zu lassen, und weiters, um eventuelle Verwechslungen mit der auf der Staatsbahnlinie Steindorf—Braunau liegenden Haltestelle Teichstadt hintanzuhalten. [20. Februar, Z. 7024.]

Ausland.

Preussen. (Vereinfachtes Fahrkarten-System auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.) Am 1. April kommen an Stelle der bisher für jede Station besonders gedruckten Fahrkarten einheitliche Fahrkarten zur Ausgabe, von denen die eine zur Fahrt bis zur fünften, auf die Ausgangsstation folgenden Station für den Preis von 10 Pf. in der III. Classe und von 15 Pf. in der II. Classe, die andere zur Fahrt auf der ganzen Stadt- und Ringbahn zum Preise von 20, bezw. 30 Pf. berechtigt.

Italien. (Eisenbahn Erba-Bellagio.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat das Project für den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Erba nach Bellagio genehmigt, sich jedoch gegen die Ertheilung einer Subvention Seitens des Staates ausgesprochen. Die Länge der projectirten Linie beträgt 26.221 km. Sie beginnt bei der Endstation der Eisenbahn Mailand-Erba, zieht sich durch die Thäler des Lambro, Ravanella und Vallacegna und berührt die Orte Lezzano, Ponte Lambro, Castellmarte, Canzo, Visino, Candalino, Osigo und Maisano. Sohin führt sie längs des rechten Ufers des Lago di Lecco und berührt die Ortschaften: Ormo, Magreglio, Civenna, Vazaena, Limonta, Vignola, Taronico, Anreggio und Bellagio. Die projectirten Stationen sind: Ponte Lezzano, Canzo, Candalino, Vassena und Bellagio; ferner vier Haltestellen: Asso, Orma, Limonta und Regattolo. Die Kosten für den Bau dieser Eisenbahn sind auf 3 Millionen veranschlagt.

— (Eisenbahn Ceva-Ormea.) Am 4. Februar hat die technisch-polizeiliche Prüfung der Strecke Trappa—Ormea der Linie Ceva—Ormea stattgefunden und ist nunmehr diese ganze Linie fertiggestellt.

— (Rollendes Materiale der Mittelmeerbahn.) Der Stand des rollenden Materiales der Mittelmeerbahn war am 31. December 1892 folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit unabhängigen Rädern	52	—	52
Mit vier gekuppelten Rädern	504	—	504
Mit sechs gekuppelten Rädern	472	—	472
Mit acht gekuppelten Rädern	178	—	178
Secundär-Locomotiven	78	—	78
Verschiebelocomotiven	13	—	13
Summa	1.297	—	1.297

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
II. Personenwagen:			
(Normal-Betrieb)			
Salonwagen und Break	55	1	56
Wagen I. Classe	486	10	496
Wagen II. Classe	730	16	746
Gemischte I. und II. Classe	450	—	450
Wagen III. Classe	1.615	12	1.627
Gemischte I., II. und III. Classe	11	—	11
Wagen IV. Classe	12	—	12
Postwagen	48	—	48
Gemischte Wagen II. Classe und Post	50	—	50
(Secundärbetrieb)			
Wagen I. Classe	29	—	29
Wagen II. Classe	49	—	49
Gemischte I. und II. Classe	49	—	49
Wagen III. Classe	130	—	130
Gemischte Wagen III. Classe und Gepäck	23	—	23
Gemischte Wagen I., II. und III. Classe	1	—	1
Summa	3.738	39	3.777
III. Gepäckswagen	937	—	937
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	85	—	85
für Kleinvieh	60	—	60
für Frachten und Vieh, gedeckt	12.413	24	12.437
Frachtwagen, hochbordig	5.664	—	5.664
Frachtwagen, niederbordig	3.279	—	3.279
Cisternenwagen	166	—	166
Schotterwagen	452	—	452
Rettungswagen	42	—	42
Tunnelwagen	2	—	2
Schneepflüge	54	—	54
Diverse Wagen	12	—	12
Gasreservoirs	12	—	12
Weintransportwagen	—	15	15
Tubularwagen für den Weintransport	—	4	4
Zusammen	22.241	43	22.284

— (Mittelmeernetz: Approximativ-Einnahmen im I. Semester des Betriebsjahres 1892/93.) Länge: Am 31. December 1891 waren 4832 km, wovon 4153 km des Hauptnetzes, 679 km des Secundärnetzes, im Betriebe. Am 31. December 1892 waren 5098 km im Betriebe. Hievon 4191 km des Haupt- und 907 km des Secundärnetzes. Gesammteinnahmen: Im I. Semester des Betriebsjahres 1892/93 betrugen die Gesammteinnahmen 63,102.849·64 Lire, wovon 60,672.492·69 L. auf das Haupt- und 2,430.356·25 L. auf das Secundärnetz entfallen. Gegenüber dem ersten Semester des Vorjahres ist ein Einnahmenzuwachs von 716.607·25 L. zu verzeichnen. Der Zuwachs betrug beim Hauptnetz 2,381.409·25 L., beim Secundärnetz 1,664.802 L. Mit Ausnahme des Eilgut- und beschleunigten Frachtgutverkehres erfuhren alle Zweige des Betriebes beim Hauptnetze eine Zunahme, der Secundärbetrieb hingegen eine Abnahme von zusammen 1,664.802 L.

— (Sicilisches Netz: Approximative Einnahmen im I. Semester des Betriebsjahres 1992/93.) Länge: Im I. Semester 1892/93 waren 850 km, hievon 609 km des Haupt- und 250 km des Secundärnetzes im Betriebe. Im I. Semester des Vorjahres hingegen waren 772 km (609 km Hauptnetz und 163 km Secundärnetz) im Betriebe. Gesammteinnahmen: Die Gesammteinnahmen des I. Semesters 1892/93 betrugen 4,892.746 L. gegen 4,694.269 L. des I. Semesters im Vorjahre, was mithin einen Zuwachs von 196.577 L. für das laufende

Betriebsjahr bedeutet. Von den verschiedenen Betriebszweigen des Hauptnetzes erfuhren eine Zunahme: das Gepäck um 738 L. und das Frachtgut um 44.338 L.; eine Abnahme erfuhren: der Personenverkehr um 30.510 L., das Eilgut um 8023 L., verschiedene andere Einnahmen um 1663 L. Alle Zweige des Secundärnetzes weisen eine Zunahme auf.

Frankreich. (Eisenbahn-Statistik.) Nach einer statistischen Publication des französischen Arbeitsministeriums, stellt sich das Percentverhältniss der beförderten Reisenden und der hieraus für die Bahnen resultirenden Einnahmen im Personenverkehre in den einzelnen Staaten Europas folgendermassen:

	Anzahl der Reisenden in Percent der Gesammtzahl			Einnahmen aus dem Personenverkehre in Percent der Gesammteinnahmen		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Oesterreich-Ungarn	1·2	12·7	86·1	7·5	27·6	64·9
Belgien	3·9	12·8	83·3	14·8	25·1	60·1
Deutschland	0·6	10·2	89·2	4·9	26·9	68·2
Grossbritannien	3·6	8·1	88·3	12·4	10·6	77·0
Frankreich	8·0	36·0	56·0	21·0	27·0	52·0
Holland	7·0	23·0	70·0	16·6	36·2	47·2
Italien	4·8	25·9	69·3	17·5	36·6	45·9
Russland	1·4	7·1	91·5	6·2	15·1	64·1
Schweiz	2·2	19·7	78·1	11·4	34·4	54·2

[„Railway News.“]

Niederlande. (Ausdehnung der Strassenbahnen Ende 1891.) Am Schlusse des Jahres 1891 hatten die Strassenbahnen in den Niederlanden folgende Ausdehnung:

a) Dampfstrassenbahnen.

Aachen-Mastricht	8·0	km
Antwerpen-Bergen op Zoom-Tholen	23·2	„
Beverwyk-Wyk aan Zee	4·8	„
Breskens-Maldeghem	35·1	„
Bussum-Huizen	6·3	„
Dedemvaartsche	30·5	„
Ede-Wageningen	7·0	„
Flessingue-Middelbourg	9·2	„
Geldersche	41·5	„
Gooische	38·1	„
Gouda-Bodegraven	9·1	„
Haag-Scheveningen		
a) im Betriebe der Niederl. Staatsbahn	4·7	„
b) „ „ „ Holländ. Eisenbahn	9·0	„
Lichtenvoorde-Groenlo	4·0	„
Niederländ. Provinzial-Eisenbahn	23·0	„
Noordwyksche	8·2	„
Nordbrabantische	24·0	„
Nordholländische	21·5	„
Nord- und Südholländische	28·0	„
Nymegener	15·6	„
Oldambt-Pekela	29·0	„
Ost-Dampftramway	61·8	„
Rynlandsche	9·0	„
Süd-Dampftramway	25·0	„
Utrecht-Vianen	11·5	„
Westlandsche	21·3	„
Yselsche	35·0	„
Yzendyksche	10·5	„
		553·9 km

b) Strassenbahnen mit Pferdebetrieb.

Amsterdamer Omnibus-Gesellschaft	24·7	km
Amsterdam-Sloterdyk	2·5	„
Arnheimer	9·1	„
Erste Groninger	26·6	„
Gorsselsche	3·2	„
's Gravelandsche	6·0	„
Groninger	5·4	„
Haarlemer	2·3	„
Schielandsche	4·4	„
Stichtsche	11·0	„
Utrechtsche	3·8	„
Zandvoortsche	1·2	„
Zutphensche	3·8	„
Zwolsche	3·6	„
		107·6 km

c) Strassenbahnen mit Pferde- und Dampfbetrieb.

Geldersch-Overyselsche	34·0	km
Haagsche	47·9	„
Herzogenbusch-Helmond	53·0	„
Niederländische	95·0	„
Rotterdamer	29·3	„
Süd-Niederländische	41·5	„
		300·7 km
Summe		962·2 km

Russland. (Aufstellung der Stations-Signale.) Behufs Vorbeugung der Beschädigungsfälle der Eisenbahn-Bediensteten anlässlich der vom Schienenstrange ungenügend entfernt aufgestellten Stations-Signale, hat das Ministerium für Verkehrsanstalten mit Circular-Erlass vom 12. December 1892, Nr. 19.150, an sämmtliche Eisenbahnen folgende Anordnung zur Darnachachtung zukommen lassen.

1. Alle Stations-Signale (Semaphor, Scheiben, Weichenständerlaternen), mechanische Weichenstell-Vorrichtungen und Wasserleitungen, sind derart aufzustellen, damit dieselben die Grenzen der Annäherung an den Schienenstrang nicht überschreiten.
2. In Fällen, wenn die Einhaltung der Abstandsgrenzen der aufzustellenden Objecte, nach den Localverhältnissen unmöglich wäre, so soll der Zwischenraum zwischen der Abgrenzungslinie des rollenden Materials und den Umrissen der Signalobjecte, der mechanischen Weichenstell-Vorrichtungen oder der hydraulischen Säulen nicht unter 0·15 Klafter betragen.
3. Die nunmehr befindlichen Signalobjecte sind in Bezug der Richtigkeit ihrer Stellung sofort zu prüfen und bei vorgefundenen unrichtigen Stellungen dieselben unverzüglich umzustellen.
4. Bis zur Durchführung der erforderlichen Umstellung sind die Bahnbediensteten auf diese unrichtige Stellung der Signale aufmerksam zu machen und ihnen die unumgänglich nöthige Vorsicht aufzutragen.

Schiffahrt.

Zweckmässigkeit von Beobachtungen der Sonnenfinsterniss am 16. April 1893 durch die Schiffer. Der in weiteren Kreisen bekannte Meteorologe H. Mohn zu Christiania hat, wie die „Hansa“ berichtet, einen Aufruf an alle Seeofficiere gerichtet, in welchem dieselben eingeladen werden, während der am 16. April stattfindenden totalen Sonnenfinsterniss Barometerbeobachtungen anzustellen. Zu dieser Einladung hat für Mohn der Vorgang seines Landsmannes Axel S. Steen Anlass gegeben, welcher das gleiche Ersuchen an die norwegischen Capitäne im Jahre 1886 gerichtet und nochmals auf Grund des eingegangenen Materials die Schrift „Die Aenderungen des Luftdruckes während einer totalen Sonnenfinsterniss“ veröffentlicht hatte. Die „Mittheilungen auf dem Gebiete des Seewesens“ bemerken über die Aufforderung Mohn's Nachstehendes: Es wäre von hohem Interesse, wenn auch gelegentlich der totalen Sonnenfinsterniss am 16. April, deren Totalitätszone sich über den Atlantischen Ocean von der Nordostküste Brasiliens bis zur Westküste von Afrika (Cap Verde) erstreckt, regelmässige stündliche Beobachtungen von $11^{1}/_{2}$ bis $4^{1}/_{2}$ Uhr Greenwicher Zeit womöglich mit dem Aneroïde oder, wenn ein solches nicht zur Verfügung stehen sollte, mit dem Quecksilber-Barometer angestellt würden. Die Einladung Mohn's gibt auch ein Schema, nach welchem die Aufzeichnungen am besten einzutragen wären. Gewünscht werden: Name des Schiffes und des Capitäns, Länge und Breite zu Beginn und zu Ende der Beobachtungen und die stündlichen Ablesungen am Barometer nebst den Angaben der Temperatur. Bei dem Barometer ist zu bemerken, ob dasselbe ein Aneroïd- oder Quecksilber-Barometer ist, beim Thermometer, ob die Temperatur in Celsius-, Réaumur- oder Fahrenheit-Graden angegeben wurde.

Fiumaner Seehafenverkehr. (Import und Export im Laufe des Betriebsjahres 1892 im Vergleiche zu jenem des Betriebsjahres 1891.) Den für das Betriebsjahr 1892 aufgestellten statistischen Ausweisen zufolge, betrug im Bereiche des Fiumaner Hafens die gesammte maritime Güterbewegung inclusive Holz und den nach Stückzahl angegebenen Gütern (nach Metercentnern) in den Jahren

	1892	1891
Import	2,912.766	2,728.351
Export	2,134.872	2,184.074
Totale . . .	5,047.638	4,912.425

somit im Jahre 1892 um 135.213 q mehr als im Jahre 1891, und zwar bezüglich der Hauptimport-Artikel:

a) der Import

	Metercentner 1892	Metercentner 1891
Kaffee	15.893	10.420
Agrumen	10.316	6.242
Wein	638.824	332.928
Gummen und Harze .	17.536	1.891
Oele, vegetabilische .	12.670	13.996
Jute	33.156	91.922
Reis	367.974	385.738
Petroleum	657.726	654.008

und bezüglich der Hauptexport-Artikel

b) der Export

	Metercentner 1892	Metercentner 1891
Zucker	173.610	154.606
Pflaumen	45.336	15.422
Reis	40.743	53.611
Papier	14.077	18.700
Chemische Producte .	20.293	21.460
Gerbstoffe	88.962	74.587
Mineralwasser	36 826	31.162
Sprit	24.932	21.806
Mehl	680.131	811.390
Weizen	52.423	206.838
Mais	252.680	95.114
Gerste	195.793	227.624
Fisolen	215.240	168.944
Ausserdem:	Millionen Stück	
Fassdauben, grössere	34·75	66·58

Eine Steigerung zeigt sich somit in der Ausfuhr an Zucker, Pflaumen, Gerbstoffen, Mais, Fisolen, wogegen ein wesentlich reducirter Verkehr in Mehl, Weizen, Gerste und Fassdauben stattfand.

Seeunfälle im Jänner. In der Zeit vom 1. bis 31. Jänner wurden nach den Listen des „Germanischen Lloyd" nachstehende Seeunfälle gemeldet:

	Totalverluste		Beschädigungen		Zusammen
	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler	
Gestrandet	11	42	80	39	172
Zusammengestossen . .	3	6	72	48	129
Nothhafen angelaufen .		.	72	92	164
Durch Eis beschädigt .	2	.	37	13	52
„ Feuer beschädigt	2	.	9	3	14
„ schweres Wetter beschädigt . . .	.	.	50	51	101
Verschiedene Ursachen .	.	.	33	11	44
Verschollen	1	10	.	.	11
Gekentert	1	1	.	.	2
Gesunken	3	3	3	3	12
Verlassen	1	20	.	2	23
Condemnirt	1	2	.		3
Im Ganzen .	25	84	356	262	727

Der Flagge nach sind verloren gegangen:

a) Dampfer: Amerikanische Flagge 2, britische 9, deutsche 2, dänische 1, italienische 1, norwegische 1, österreichische 1, portugiesische 1, französische 6, schwedische 1, zusammen 25;

b) Segler: Amerikanische Flagge 6, britische 21, dänische 2. deutsche 4, französische 5, griechische 14, italienische 5, niederländische 1, norwegische 19, schwedische 3, türkische 3, unbekannte 1, zusammen 84.

Spanien. (Schiffbruch.) Wie bekannt, ist der Dampfer „Trinacria" der Anchor-Linie in der Nähe des Cap Villano an der nordwestlichen Küste Spaniens gänzlich verloren gegangen. Von der aus 39 Personen bestehenden Mannschaft haben sich nur 2 Personen retten können. Das besagte Schiff ist nach der „Hansa" auf seinem Wege von Glasgow nach dem Mittelmeere gerade derjenigen Stelle, wie so viele vor ihm, zu nahe gekommen, vor welcher erst kürzlich gewarnt worden ist. — Auf solcher Reise, wo für einen Dampfer genügender Seeraum vorhanden ist, kann der Grund für das Stranden nur in dem gefährlichen Eckenschwimmen zu suchen sein. Der fragliche Unglücksfall bildet eine abermalige Warnung, nicht um des armseligen Gewinnes von einigen Stunden durch unvorsichtiges Hinanlaufen an die Küste Schiff und Mannschaft auf das Spiel zu setzen.

Griechenland. (Canal von Korinth.) Im Jahre 1881 bildete sich eine französische Gesellschaft mit einem Capitale von 30 Millionen Franken zur Herstellung eines Canals durch den Isthmus von Korinth, welche die Arbeiten auch am 27. März 1882 in Angriff nahm. Der Bau wurde bis zur Erschöpfung der vorhandenen Mittel fortgesetzt und gerieth dann ins Stocken. Hierauf trat das Comptoir d'Escompte ein und in Folge des Hinzutrittes dieser Bank, wodurch weitere 14 Millionen Franken verfügbar wurden, konnten die Arbeiten wieder fortgesetzt werden. Im März 1889 gerieth das Comptoir d'Escompte selbst in Verlegenheiten und mussten bald darauf am 31. Juli 1889 die Canalarbeiten neuerdings eingestellt werden. Eine neue Gesellschaft mit einem Capitale von 28,333.000 Franken wurde gebildet, welche die Rechte und Verpflichtungen der alten Gesellschaft übernahm und die Arbeiten begannen abermals im September 1890. Diese Gesellschaft verpflichtete sich dabei, den Canal am 10. März 1893 fertig zu stellen, eventuell 100.000 Franken per Monat Terminsüberschreitung zu zahlen. In Folge von Hochwässern und sonstigen widrigen Einflüssen wurde der gedachte Termin im Spätern bis zum 10. Mai 1893 ausgedehnt. Wenn auch dieser letztere Termin voraussichtlich eingehalten werden dürfte, so ist doch nach dem gegenwärtigen Stande der Arbeiten zu bezweifeln, ob bereits grosse Dampfer, wie programmmässig, zu dieser Zeit den Canal befahren werden können. — Nach dem Berichte des englischen Consuls dürften sich die Baukosten des circa 6 km langen Canals auf 2,750.000 £ stellen. [„Railway News."]

England. (Veränderungen bei der Inman-Dampferlinie.) Die Inman-Linie wird demnächst aufhören, als englische Dampferverbindung von Liverpool nach New-York zu bestehen, da dieselbe in eine mit amerikanischem Gelde betriebene Linie umgewandelt wird, wobei zugleich der Endpunkt der Fahrten in England von Liverpool nach Southampton verlegt werden soll. Der neue Titel der Gesellschaft wird „International Navigation Company" sein; sämmtliche Schiffe werden aus den Registern der englischen Admiralität gestrichen, woselbst sie bisher betreffs eventueller Verwendung als Kreuzer im Kriegsfalle vorgemerkt waren. Der Sitz der neuen Gesellschaft ist in Philadelphia. Der Hafen von Liverpool wird in Hinkunft wohl auch von der Linie bedient werden, jedoch nur im Flügelverkehre. — Die zwischen New-York und Southampton segelnden Schiffe werden zufolge eines auf 10 Jahre abgeschlossenen Vertrages mit der Regierung der Vereinigten Staaten die amerikanische Post befördern. Der Schiffspark wird durch zwei neue bereits bei Cramp & Sohn in Philadelphia bestellte Schraubendampfer vermehrt und ist noch die Bestellung weiterer drei grosser Schiffe in Aussicht genommen. Für sämmtliche neue Schiffe wird, in Gemässheit der amerikanischen Congressbestimmung, eine Fahrgeschwindigkeit von 20 Knoten, d. i. 37 km per Stunde vorgeschrieben. Die Abfahrten von Europa erfolgen wöchentlich, und zwar alternirend von Southampton und von Antwerpen, von welch letzterem Hafen die Schiffe noch Boulogne und Southampton anlaufen, ehe die Oceanfahrt angetreten wird. Die neue Gesellschaft hat ferner mit der General Steam Navigation Co. das Uebereinkommen getroffen, dass wöchentlich ein Güterschiff zwischen Bordeaux und Southampton über St. Nazaire und La Rochelle verkehrt, durch welches der Export aus dem südlichen Frankreich nach den Vereinigten Staaten gefördert wird. Weiters ist ein Uebereinkommen mit der London- und South Western - Bahn abgeschlossen worden, damit diese letztere Züge von Southampton im directen Anschlusse an die Schiffahrten der Gesellschaft einleitet. Ferner wird jede Woche ein Dampfer zwischen Havre und Southampton verkehren, dessen Ladung von dem Oceandampfer aufgenommen wird. Das Schiff „New-York" wird als erstes der nunmehr amerikanischen Linie am 5. März in Southampton erwartet und soll am 11. März von dort nach New-York zurückkehren. [„Railway News."]

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 27. Februar bis zum 5. März.)

Adriatischer Dienst.

28. Februar, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.

1. März, um 4 1/2 Uhr Nachmittags: Dampfer „Thetis", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnnovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.

2. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Malta", Capitän M. Nicolich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

3. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Oreste", Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnnovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

4. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.

5. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Tibisco", Capitän E. Mazzarevich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

28. Februar, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Memphi", Capitän F. Mosca, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Anschluss in Smyrna nach Mytilene Dardanellen, Gallipoli, Cesmé, Samos und Rhodus.

1. März, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Leda", Capitän G. Morovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata Piräus, Salonich, Cavalla-Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

2. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Hungaria", Capitän V. Gherzman, nach Alexandrien, Syrien und Karamanien, nach Smyrna und Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Port Said, Jaffa, Caiffa, Beyruth, Alexandrette, Mersina, Rhodus, Samos, Khios, Mytilene, Dardanellen und Gallipoli.

3. „ zu Mittag: Dampfer „Euterpe", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

4. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Achille", Capitän N. Covacevich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Varna, Costanza, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt Batum und Odessa.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. März, zu Mittag: Dampfer „Imperator", Capitän C. Bechtinger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan.

21. März, um 4 U. Nachm.: Dmpf. „Elektra", Capitän G. Marisui, nach Indien und China, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong und Shanghai.

nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren 1893. (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes in Wien.) Als Sachverständige in der Liste pro 1893 sind verzeichnet:

a) für Niederösterreich: 100, entfallen sind 7, neueingetragen 7;
b) für Oberösterreich: 41, entfallen ist 1, neueingetragen wurde gleichfalls 1;
c) für Salzburg: 45, entfallen sind 2, neuzugewachsen ebenfalls 2.

Die Gesammtzahl der Sachverständigen ist also unverändert geblieben. [Z. 7451 ex 1893.]

— (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes in Brünn.) In der Liste sind ebenso wie im Vorjahre 50 Personen verzeichnet, darunter 25 Landwirthe, 10 Forstleute, 13 Ingenieure und Baumeister, ein Fabriksdirector und endlich ein Bergmann. In den Personen selbst trat nur Ein Wechsel ein. [Z. 7929.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Entwurf eines neuen alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrschein-Verzeichnisses.) Die geschäftsführende Verwaltung hat den am Vereins-Reiseverkehre betheiligten Verwaltungen den Entwurf je eines neuen — vom 1. Mai ab giltigen — alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrschein-Verzeichnisses in zwei Exemplaren zur Prüfung zugehen lassen. Das Prüfungsergebniss ist unter Rückgabe je eines Exemplares dieser Drucksachen noch vor dem 15. März der geschäftsführende Verwaltung mitzutheilen. Aenderungen, welche nach dem 15. März (Abends) eingehen, können unter keinen Umständen mehr bei der endgiltigen Drucklegung berücksichtigt werden.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXVII. Stückes.) Das am 22. Februar herausgegebene XVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2097: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 17. Februar 1893, Z. 2861, betreffend die Wiedergestattung der Ausfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Kotzman und Wiznitz.

— (Inhalt des XXVIII. Stückes.) Das am 23. Februar herausgegebene XXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2098: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 15. Februar 1893, Z. 6098, betreffend die Einfuhr von Klauenthieren (Rinder, Schafe, Ziegen und Schweine) aus der Bukowina nach Mähren.

Nr. 2099: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 17. Februar 1893, Z. 20.556, betreffend die Aufhebung des Verbotes des kleinen Grenzverkehres mit Klauenthieren aus Preussisch-Schlesien nach Böhmen längs der östlichen Grenze des politischen Bezirkes Braunau bis zum Nordende des Dorfes Schönau.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. Februar d. J. dem mit dem Titel und Charakter eines Regierungsrathes bekleideten Rechnungsdirector im Handelsministerium Johann Hawlisch taxfrei den Titel und Charakter eines Hofrathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Bacquehem m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. und k. Bosna-Bahn.

Einführung von Zuschlagsfristen.

Das k. und k. Reichs-Kriegsministerium hat mit Erlass, Abtheilung 5, Nr. 440/E.-B. vom 3. Februar 1893, eine Zuschlagsfrist zu den laut Betriebs-Reglement normirten Lieferfristen auf der k. und k. Bosnabahn in den Relationen mit Bosn.-Brod, Siekovac, Doboj und Sarajevo, und zwar

für Eilgüter mit 12 Stunden und
„ Frachtgüter mit 24 Stunden

genehmigt.

Hiedurch treten die sub Nr. 149 vom 13. Jänner 1892 verlautbarten Zuschlagsfristen ausser Kraft.

Sarajevo, im Februar 1893. [193]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Hinausgabe eines Benachrichtungs-Blattes zu der ab 15. Jänner 1893 giltigen Neuauflage des Localtarifes vom 15. Juli 1892, Theil II, Hefte 1 und 2, für den Transport von Eil- und Frachtgütern.

Zu der ab 15. Jänner 1893 giltigen Neuauflage des Localtarifes vom 15. Juli 1892, Theil II, Hefte 1 und 2, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen wird ein Benachrichtigungs-Blatt hinausgegeben, welches ausschliesslich Druckfehler-Berichtigungen enthält.

Exemplare des bezeichneten Benachrichtigungs-Blattes können bei der k. k. General-Direction unentgeltlich behoben werden.

Wien, am 23. Februar 1893. [194]

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung neuer Tarife und Tarifnachträge.

Mit 1. April 1893 gelangen zum Theil II, Heft 1, 2, 3, und Theil III, Heft 1, 2 und 3, für den vorbezeichneten Verband Nachträge zur Herausgabe, welche ausser bereits früher eingeführten Tarifmassregeln, enthalten: Frachtsätze für mehrere neu aufgenommene deutsche Stationen, anderweitige ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 für Getreide im Verkehre mit den rumänischen Stationen der Linie Burdujeni—Roman, anderweitige zum Theil erhöhte, zum Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Eisen und Nr. 9 für Zucker, neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 27 für Holzstifte, ferner Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 10 für Sämereien im Verkehre mit einigen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Magdeburg und des Ausnahmetarifes Nr. 4 für landwirthschaftliche Maschinen im Verkehre mit Unterwellenborn und Zella-Mehlis, sowie Berichtigungen.

Die bisherigen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 1 (im Theil III, Heft 1, 2 und 3), Nr. 3 und 9 treten mit dem gedachten Tage ausser Wirksamkeit.

Ferner gelangt an Stelle des Heftes 4 zum Theil II vom 1. April 1886 nebst Nachtrag I bis IV, mit Giltigkeit vom 1. April 1893 ein neues Heft 4 zur Einführung, welches anderweitige ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlproducte, für Oelsaaten, für Kleie und für Oelkuchen enthält. In das neue Tarifheft sind verschiedene der bisherigen Relationen nicht wieder aufgenommen worden.

Das neue Tarifheft, bezw. die Tarifnachträge können bei den betheiligten Verwaltungen und Verbandstationen, und zwar Theil II, Heft 4, zum Preise von 2.— Rm., Nachtrag X zum Theil II, Heft 2, und Nachtrag XI zum Theil II, Heft 3, zum Preise von je 0·70 Rm., die übrigen Drucksachen kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 22. Februar 1893. [195]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Anhang zum Tarife.

Vom 1. März 1893 angefangen wird die Beförderung der Kohlentransporte nach den im Tarifanhange bezeichneten Stationen auf Grund des Tarifes, Theil I, enthaltend gemeinsame Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern im Bereiche der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen, erfolgen.

Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte vom 10. Jänner 1893 auf Seite 56 unter Post 18 enthaltene Verlautbarung aufgehoben.

Wien, am 24. Februar 1893. [196]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. (Theil II, Heft 2. — Theil III, Heft 2.)

Aufnahme der Station Herigen in den Ausnahmetarif Nr. 10.

Die Station Heringen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Frankfurt a/M. wird vom 1. April 1893 in den Ausnahmetarif Nr. 10 für Samen und Sämereien aufgenommen.

Die betreffenden Sätze sind bei den betheiligten Verbandsverwaltungen zu erfahren.

Wien, am 24. Februar 1893. [197]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages VI zu dem allgemeinen Frachtentarife vom Jahre 1891.

Mit Schiffahrtsbeginn 1893 tritt der Nachtrag VI zu den ab 1891 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr in Giltigkeit.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der „Allgemeinen Bestimmungen“;
2. Aenderung der „Speciellen Vorschriften für bestimmte Transport-Artikel“;
3. Aenderung und Ergänzung des Tarifes für Nebengebühren;
4. Aenderung und Ergänzung der Waarenclassification;

5. Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Stationen;
6. Aenderung und Berichtigung der Stationstarife;
7. Aenderung und Ergänzung der Specialtarife;
8. Aenderung des Anhanges.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind zum Preise von 10 kr. per Stück bei der Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft erhältlich.

Wien, am 25. Februar 1893. [198]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme.

Im Nachhange zu der bereits erfolgten Veröffentlichung der Güteraufnahme in Wien wird hiemit bekannt gegeben, dass mit 27. Februar 1893 auch in Regensburg, Passau, Linz, Pressburg, Raab, Komorn die Güteraufnahme nach allen Donau-, Theiss-, Save- und Draustationen eröffnet wird.

Der Beginn der Güteraufnahme an den Zwischenstationen der Strecke Regensburg—Budapest und den übrigen Donau-, Theiss-, Save- und Draustationen wird ehestens nach Abgang der Eisstösse erfolgen und speciell verlautbart werden.

Wien, 25. Februar 1893. [199]

Böhmischer Braunkohlenverkehr über Wien.

Aufhebung des Tarifes vom 1. Juli 1892.

Der vom 1. Juli 1892 giltige Tarif sammt den Nachträgen I und II wird ab 31. März 1893 ausser Kraft gesetzt.

Teplitz, am 24. Februar 1893. [200]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Prager Transittarif.

Einführung des Nachtrages III.

Zum Prager Transittarif, giltig vom 1. September 1890, erscheint mit Geltung vom 15. März 1893 der Nachtrag III.

Derselbe enthält Aenderungen der Tarifbestimmungen in Folge des Inkrafttretens des neuen Betriebs-Reglements und die Einführung eines Ausnahmetarifes Nr. 2 (für Zucker ab Stationen der Oesterr. Nordwestbahn mit der Bestimmung nach Tirol, Vorarlberg, Lindau, Italien via Peri, der Schweiz, sowie den Badisch-schweizerischen Stationen Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz.

Prag, am 23. Februar 1893. [201]

Die Betriebs-Direction der k. k. priv. Böhmischen Westbahn
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Priv. Oesterr-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Aufhebung der Zuschlagsfristen zur Lieferfrist im Verkehr mit Wien etc.

Die auf Grund des § 63 des Betriebs-Reglements seinerzeit mit Wirksamkeit vom 19. Jänner 1893 eingeführte und mit dem Erlasse der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, Z. 1744/III, vom 21. Jänner 1893 genehmigte Zuschlagsfrist von 3 Tagen zur Lieferfrist im Güterverkehr mit Wien Staatsbahnhof loco und transit, dann für jene Güter, welche in den Strecken Wien — Bruck a/L. oder Stadlau—Marchegg befördert werden, wird vom 1. März 1893 angefangen aufgehoben und treten mit dem genannten Tage wieder die normalmässigen Lieferfristen in Wirksamkeit.

Wien, am 24. Februar 1893. [202]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Verschiebung des Einführungstermines von Tarif-Nachträgen.

Die im Handelsministerial-Verordnungs-Blatte Nr. 20 vom 18. Februar 1893 publicirten Tarif-Nachträge, und zwar: Nachtrag IV zur Zusammenstellung der ab 1. Juli 1887 giltigen Frachtsätze und Nachtrag VII zum Tarife, Theil II, Heft 1, für den Oesterreichischen Eisenbahnverband, treten nicht am 1. März 1893, sondern erst am 1. April 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 25. Februar 1893. [203]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Station Kralitz für den Stückgutverkehr.

Am 15. März 1893 wird die bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Frachtenverkehr in ganzen Wagenladungen eröffnete Station Kralitz der Linie Brünn—Segengottes-Okřiško auch für den Stückgüterverkehr eröffnet.

Wien, am 27. Februar 1893. [204]

Sonstige Nachrichten.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Nachtrag II zum General-Gütertarife.) Zur Jänner-Ausgabe des General-Gütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist mit Giltigkeit vom 1. März der Nachtrag II erschienen.

Badisch-Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr. (Tarif vom 1. Mai 1892.) Mit Wirkung vom 15. Februar 1893 sind zum Zwecke der Abfertigung von Expressgut nachstehende Gepäckstaxen nach der badischen Station Gaggenau zur Einführung gekommen:

Kilometer	Von	Ueber	Gepäckfracht für 10 kg
517	Passau	Radldorf — Neuburg a. D. — Donauwörth — Nördlingen — Stuttgart — Mühlacker — Pforzheim od. Bretten - Jöhlingen od. Bruchsal —Durlach . . .	1·83
531	Passau	Crailsheim — Mühlacker — Pforzheim od. Bretten - Jöhlingen od. Bruchsal —Durlach . . .	1·88

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. Marz 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Pfennige					
405	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Aužic	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jannar 1893	69	67*)	2	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz
					Schönpriesen-Umschlag und Aussig-Landungsplatz				65	62*)	3			
					Dresden-Elbkai				105	103	2			
									Pfennige					
406	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Pottasche	Smiřitz	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jannar 1893	110	92*)	18	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag, bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				110	87*)	23			
					Dresden-Elbkai				—	128	—			
									Kreuzer ö. W.					
407	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erdfarben in Fässern	Frauenberg	Budapest dunaparti-teherpályaudvar " Ferenczváros " fővárosi közraktárak " Józsefváros " Kelenföld " Lipótváros " nyugoti pályaudvar " Südbahnhof " O-Buda állatori gat.	Bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Verbandstarife, Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenb.-Verbandes u. Theil II, Heft 4 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes	103	90	13	Im Kartirungswege		
				Ziiv					105	91	14			
										kr. ö. W. a)	b)			
408	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) der Classe II b) der Classe A	Heilendorf	Raspenau-Liebwerda	Einhaltung der für Güter der Classe II und A bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	143·3	105·2	Im Kartirungswege		
				und vice versa	Bélohrad					97·3	90·1			
					Hohenelbe					106·3	97·3			
					Trübenwasser					93·3	85·9			
					Hořic					87·3	80·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
409	K.k.St.B.		Tabak und Tabakfabrikate	Iglau-Stadt	Pilgram	In jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1893	Localtarif	31 kr.	30 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
410	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kaolinerde	Ober-Břis Dobřan Třemoschna Kasnian	Kruman	Bei Frachtzahlung für mindest. das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu veranlassen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 44·0 44·0 44·0 45·0		Im Kartirungswege		
411	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Alteisen und Eisenabfälle	Wien K.F.J.B. oder Nussdorf	Assling	Bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	72 kr.	63 kr.	9 kr.	Im Kartirungswege		
412	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Die im Nachtrag I vom 1. März 1893 zu Theil II, Heft 1 des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 für Wein und Weinmost in Fässern, mit Ausnahme jener für Aschaffenburg, Eisenstein, München C.B., München O.B., München S.B., Neuulm, Eger und Salzburg ermässigen sich, mit Giltigkeit bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1893, um 0·03 Mark für 100 kg.											
413	K.k.St.B.	Der im Verordnungs-Blatte vom 31. December 1892, Nr. 150, sub Post 2573, verlautbarte Frachtsatz wird ab 2. März 1893 unter Einhaltung der diesbezüglichen sonstigen Bedingungen von 52·7 kr. auf 50·7 kr. pro 100 kg ermässigt.												
414	Mährisch-schlesischen Centralbahn		Holz (Schleifholz) bis 6·3 m Länge der Position H, 20 Punkt 8 der Classification im Theil I vom 1. Jänner 1893	Freudenthal	Ziegenhals loco	Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die Sendungen müssen laut Tarifbestimmung an eine Cellulose- oder Holzpapierstoff-Fabrik adressirt sein und von derselben bezogen werden	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif		0·28 Mark-Währung		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Aufgabsscheine bis spätest. Ende Februar 1894	Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen
415	Buschtěhrader Eisenbahn		Sand	Duby transit*)	Station Altkladno	Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen, d. i. bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Aufladen der Sendungen am Mayranschachte bei Duby hat die Partei durch ihre Arbeiter ausführen zu lassen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende August 1893	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	5·6 kr. ö. W.	3**) kr. ö. W.	2·6 kr. ö. W.	Wird kartirt		*) Die Sendungen müssen vom Mayranschachte bei Duby stammen. **) In dem zugestandenen Frachtsatze von 3 kr. pro 100 kg ist die Schleppbahngebühr vom Mayranschachte bis Duby inbegriffen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
416	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schlägelschotter	Czernotin-Keltsch	Wall.-Meseritsch	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (weun ein solches nicht angegeben iet) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; die Sendungen müssen für Beschotterungszwecke dee Bezirksstrassen-Ausschusses in Wall.-Meseritsch bestimmt sein. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteree, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 12·9	kr. 9·0	kr. 3·9	Im Kartirungswege		
					Krasna				11·1	8·7	2·4			
					Branek				13·2	11·1	2·1			
					Rauczka				15·7	9·0	6·7			
					Zaschau				13·5	11·1	2·4			
417	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Eison und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaareu aller Art der Poeitionen E 6 und E 7 der Güter-Classification des Tariftheiles 1 vom 1. Jänner 1893	Trzynietz	a) Wien Nord- oder Staatsbahnhof, Floridsdorf - Donaufeld und Jedlesee transito b) Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Tariftheil II, Heft 1, für deu Oesterr. Eisenbahnverband vom 1. Jänner 1890, bezw. Localtarife	Verschiedeu	a) 77·3 kr. b) 78·3 kr.	Verschiedeu	Im Kartirungswege		
418	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligton Bahneu	Möbel aus gobogenem Holze, insoweit selbe ale sperriges Gut und nach Classe I tarifirt werden, bei Verladung in achträdrigen Wagen mit einem Ladegewichte bis zu 15000 kg	Teschen K.F.N.B. oder K.O.B.	Wien Nord- od. Staatsbahnhof transito	Anfgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindeetens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Bestimmung der Sendungen zum Exporte aus Oesterreich und Nachweisnng desselben; Aufladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstene jedoch bis Ende December 1893	Tariftheil II, Heft 1, für den Oesterr. Eisenbahuverband vom 1. Jänner 1890	Verschieden	kr. 75·4	Verschieden	Im Rückvergütungewege	Auf die reclamirende Firma als Anfgeberin lautende Original-Aufnahmsscheine, die nicht wieder zurückgeetellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito					77·4				
419	Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Düngemittel des Ausnahmetarifes 33 des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes Theil II, Heft 1	L i e b e u St.E.G.	Arnsdorf in Sachsen	Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 33 des Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandes, Theil II, Heft 1	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft I	Bestehen keine directen Sätze	In Markpfennig 65		Im Kartirungswege		
					Bischheim in Sachsen					69				
					Brambach					73				
					Frankenberg					77				
					Grosshartau					67				
					Grosspostwitz					68				
					Hainichen					80				
					Hainsberg					67				
					Hohenstein-Ernstthal					81				
					Klingenberg-Colmnitz					69				
					Mittweida					81				
					Nenstadt b. Stolpen in Sachsen					61				
					Oberkunnersdorf					73				
					Oberneukirch					65				
					Oberoderwitz					71				
					Oederan					74				
					Oelsnitz i. V.					79				
					Pommritz					69				
					Seitschen					69				
					Wolkenstein					73				
				und vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
420	Südbahn-Gesellschaft		Steine	Wr.-Neustadt Grammat-Neusiedl	Marburg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Transporte müssen zum Kirchenbau in Marburg bestimmt und an die Bauleitung desselben adressirt sein. Das Auf- bezw. Abladen haben die Parteien auf ihre Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	48 kr. excl. Mgb. 54 kr. excl. Mgb.	36 kr. excl. Mgb. 40 kr. excl. Mgb.	12 kr. 14 kr.	Im Kartirungswege		
421	Südbahn-Gesellschaft		Wasserstations-Einrichtungen und Drehscheiben	Graz S.B.	Laibach S.B.	Frachtzahlung für mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens. Sendungen müssen für die Unter-Krainer Bahn bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Bahn adressirt sein. Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	Variabel	46 kr. N. excl. Mgb.	Variabel	Im Kartirungswege		
422	Südbahn-Gesellschaft		Kalk	Paternion-Feistritz	Klagenfurt	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen besorgt die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	20 kr. excl. Mgb.	16 kr. excl. Mgb.	4 kr.	Im Kartirungswege		
423	Südbahn-Gesellschaft		Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- u. Sägeholz, auch Fassdauben, Schwellen und Weinstecken	Komarváros	Triest	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Auf- und Abladen muss durch die Partei, resp. auf deren Kosten besorgt werden, widrigenfalls, wenn auch nur eine dieser Verrichtungen durch die Bahnanstalt besorgt wird, eine Gebühr von fl. 3·15 eingehoben wird	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif der Südbahn	77 kr. incl. Mgb. u. incl. ungar. Steuer	63 kr. excl. Mgb. u. incl. ungar. Steuer	14 kr.	Im Kartirungswege		
424	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Geiersberg	Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt (Leipz. und Schles. Bhf.)	Bei Aufgabe für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief oder Zahlung hiefür	Ab 1. März l. J. längstens bis Ende December 1893	Sächsisch-Oesterr. Verband, Heft 1		Pfge. 155 158 159		Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 25. Wien, 2. März 1893. VI. Jahrgang.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung der Localbahn Monfalcone (Ronchi) Cervignano.

(Vorgelegt in der 203. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Februar.)

Der vorliegende Gesetzentwurf bezweckt die Sicherstellung einer das Tiefland von Friaul, die sogenannten „Basse“, in den Bahnverkehr einbeziehenden Localbahn von der Station Monfalcone der Südbahnlinie Nabresina—Cormons, bezw. von einem Punkte dieser Linie zwischen Monfalcone und Ronchi nach Cervignano mit einer Schleppbahn von Monfalcone zum Hafen Rosega. Hiebei ist die gleiche Vorgangsweise ins Auge gefasst, wie sie für die beiden, den Gegenstand der Gesetze vom 8. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 10 und 11, bildenden Localbahnen im Böhmerwalde Wodňan—Prachatitz und Strakonitz—Winterberg zur Anwendung gelangte, nämlich die Gewährung einer staatlichen Reinertragsgarantie behufs Bedeckung des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung des bevorrechteten Theiles des Anlagecapitals.

Die Einräumung dieser finanziellen Begünstigung rechtfertigt sich durch die hervorragende wirthschaftliche Bedeutung der projectirten Localbahn. Dieselbe bildet einen seit Jahren nachdrücklich zur Geltung gebrachten sehnlichen Wunsch der Bevölkerung Friauls und wird von den mit den Landesverhältnissen und den Bedürfnissen der dortigen Bevölkerung vertrauten Behörden und Vertretungskörpern einmüthig als eines der wirksamsten Mittel bezeichnet, um der in dem berührten Landestheile unleugbar herrschenden wirthschaftlichen Depression entgegenzutreten und die Concurrenzfähigkeit unseres Grenzlandes bezüglich seiner wichtigsten Producte gegenüber dem durch zweckmässige Eisenbahn- und Schiffahrts-Communicationen begünstigten italienischen Nachbargebiete zu unterstützen.

Nicht minder erheischt die in Folge schwieriger Erwerbsverhältnisse und mangelnder Arbeitsgelegenheit in bedauerlicher Weise um sich greifende Auswanderung aus dem gedachten Gebiete nach Amerika, welche bereits bedenkliche Dimensionen angenommen hat, eine Vorsorge in der Richtung, dass nach Möglichkeit getrachtet werde, der Bevölkerung begründete Aussicht auf Besserung der wirthschaftlichen Verhältnisse und zunächst auf unmittelbaren Verdienst beim Bahnbaue zu eröffnen.

Die immer mehr zunehmende Verarmung dieses Landestheiles, das Auftreten der Pellagra, einer Krankheit, welche vorzugsweise auf ungenügende Ernährung zurückzuführen ist, der trotz sehr bedeutender Wasserkräfte und günstiger Lohnverhältnisse bestehende Mangel an gewerblicher Industrie sind theils Anzeichen, theils Folgeübel eines thatsächlichen Nothstandes, dem nach Möglichkeit begegnet werden sollte.

Dem in Rede stehenden, derzeit fast ausschliesslich auf den Betrieb der Landwirthschaft angewiesenen Gebiete kann, abgesehen von der Einführung rationeller Culturmethoden und anderer die landwirthschaftliche und die industrielle Production fördernder Massnahmen, nach dem übereinstimmenden Urtheile der Interessenten und der competenten Factoren nur durch die Herstellung eines das Land in zweckmässiger Richtung durchziehenden Schienenweges Hilfe gebracht werden, indem die Schnelligkeit und Billigkeit des Transportes insbesondere bei den Bodenproducten als Hauptfactor für deren Concurrenzfähigkeit auf den entfernter gelegenen Absatzmärkten anzusehen ist.

Trotzdem die gegenwärtige wirthschaftliche Lage Friauls geradezu als eine traurige bezeichnet werden muss, weist das friaulische Tiefland doch alle Bedingungen auf, um bei dem Arbeitsfleisse und der bekannten Genügsamkeit seiner Bewohner unter verbesserten Verkehrsverhältnissen dereinst zu mässigem Wohlstande gelangen zu können.

Das Klima dieses Landstriches ist nämlich Dank der Nähe des Meeres und dadurch, dass derselbe gegen Norden von den Alpen geschützt ist, überaus mild und für den Anbau der im Süden gedeihenden Feld- und Gartenfrüchte vorzugsweise geeignet. Mehr als drei Fünftheile des cultur-

fähigen Bodens (27,712 Hektar) entfallen auf Ackerland mit Weinbau, der Rest auf Wiesen, Weiden und Weingärten.

Weizen und Mais, welch letzterer das wichtigste, fast ausschliessliche Nahrungsmittel der ländlichen Bevölkerung bildet, sind neben dem bekannten guten und billigen Friauler Rothwein die Hauptproducte des Tieflandes.

Eine diesem Landestheile ausschliesslich eigenthümliche, in der Monarchie sonst nirgends mehr vorkommende Culturgattung ist die seit mehreren Jahrzehnten südlich von Aquileja und bei Monfalcone eingebürgerte und durch die Leichtigkeit der Bodenbewässerung ungemein begünstigte Reiscultur. Der Ertrag der 600 Hektar bedeckenden Reisfelder beläuft sich auf 20 bis 30 Hektoliter pro Hektar: das Product wird grösstentheils in den Reismühlen von Monastero nächst Aquileja enthülst und geschält.

Ein weiterer wichtiger Erwerbszweig für den Landwirth ist daselbst auch die Seidenraupenzucht.

Die durch die bestehenden mangelhaften Verkehrsverhältnisse den einheimischen Producten geschaffene Concurrenz, Missernten, Rebenkrankheiten, Raupenseuchen und Ursachen anderer Art, darunter auch der durch die früher erwähnte Auswanderung bedingte Ausfall an Arbeitskräften, haben aber die Ertragsfähigkeit des Bodens leider arg beeinträchtigt.

Wie in so vielen anderen Fällen kann auch hier nur die durch den Bahntransport ermöglichte Herabsetzung der Transportkosten das Mittel bieten, Artikel wie Obst, Eier, Geflügel und andere Gegenstände der Approvisionirung auch an entfernteren Consumtionsplätzen entsprechend zu verwerthen. Hiebei kommt noch besonders in Betracht, dass Friaul durch Klima und Bodenbeschaffenheit sich ganz besonders zur Hervorbringung gewisser Specialitäten des Gemüsebaues — der Erstlinge (primeurs) — eignen würde, welcher bekanntlich sehr gewinnbringende Zweig der Bodencultur zu seiner intensiven Pflege jedoch eine rasche Verfrachtung der Producte erfordert.

Die in Folge der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu erhoffende Herbeiführung günstigerer Productions-Bedingungen im Bereiche des Tieflandes würde jedoch auch für das nördlicher gelegene Hägelland vermöge der natürlichen Wechselbeziehungen zum erheblichen Vortheile gereichen, indem in dem ersteren bei zunehmendem Wohlstande ein nahegelegenes, leicht zugängliches Absatzgebiet für die Producte der Hausindustrie und der Vieh- und Milchwirthschaft des Hügellandes sich erschliessen würde.

Die Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse Friauls würde weiters die begründete Aussicht auf die künftige Entstehung und rasche Entwicklung industrieller Unternehmungen eröffnen, welche nicht nur der einheimischen Bevölkerung, sondern auch dem Handel und Verkehre Triests, das bekanntlich unter dem Mangel eines industriell entwickelten Hinterlandes leidet, zugute kommen werden.

Die intendirte Bahn wird ausserdem im Falle des Zustandekommens des in Aussicht zu nehmenden Anschlusses an die in unmittelbarer Nähe der Reichsgrenze vorüberziehende Linie Portogruaro—Udine der Società Veneta bei Cervignano in gewissem Umfange auch für den internationalen Verkehr benützbar werden, indem sie sodann eine weitere Verbindung des österreichischen mit dem italienischen Bahnnetze eröffnen und Triest auf einem näheren Wege als bisher mit dem venetianischen Grenzgebiete und Venedig verbinden wird.

Eine erhöhte Bedeutung für die wirthschaftliche Entwicklung der berührten Landestheile wird endlich das geplante Localbahn-Unternehmen auch dadurch erlangen, dass dasselbe als Ausgangspunkt für die spätere Realisirung der von den Interessenten seit Jahren angelegentlich angestrebten, mit Dampfkraft zu betreibenden Friauler Strassenbahnen in Aussicht genommen ist.

Es soll nämlich den Concessionären der Localbahn in der Concessions-Urkunde eine bedingte Verpflichtung zur Ausführung von als Dampftrambahnen herzustellenden Abzweigungen auferlegt werden, und zwar einerseits in südlicher Richtung nach Aquileja und Belvedere, andererseits in nördlicher Richtung nach Villa Vicentina und Gradiska. Hiernach kann in sichere Aussicht genommen werden, dass die gedachten Dampfstrassenbahnen, eventuell selbst mit der Ausdehnung bis Görz, bei möglichst ökonomischer Anlage und Betriebseinrichtung und bei entsprechender Opferwilligkeit der Interessenten, wie auch bei dem vorauszusetzenden Entgegenkommen der betheiligten Strassenverwaltungen in nicht zu ferner Zukunft nach Herstellung der in Frage stehenden Localbahn eventuell streckenweise zur Ausführung gelangen werden.

Angesichts der zuvor geschilderten, gegenwärtig noch sehr ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse Friauls erschien es der Regierung geboten, dem geplanten Localbahn-Unternehmen, bezüglich dessen die Südbahn-Gesellschaft auf das ihr gemäss § 23 der Concessions-Urkunde vom 23. September 1858 zustehende Vorrecht verzichtet hat, die thunlichste Förderung zuzuwenden. Indess war es von Anfang an klar, dass dasselbe ohne entsprechende finanzielle Unterstützung Seitens des Staates nicht zur Ausführung gelangen könnte.

Nach dem Ergebnisse der im Juni 1891 durchgeführten Trassenrevision soll die fragliche 16·5 km lange normalspurige Localbahn, welche mit einer Maximalsteigung von 14 pro mille und einem Minimalcurvenhalbmesser von 300 m auszuführen ist, in der Station Monfalcone der Südbahnlinie Nabresina—Cormons beginnen und anfangs 1·9 km weit auf der Blindbahn des doppelgeleisigen Unterbaukörpers der Südbahn in der Richtung gegen Ronchi, sodann auf eigenem Unterbaue im Süden der letzgenannten Ortschaft über Begliano nach Pieris geführt werden. Nach Uebersetzung des Isonzoflusses südlich der Einmündung des Torrebaches mittelst einer 370 m langen, auf Steinpfeilern ruhenden Brücke soll die Bahn nach Berührung von Villa Vicentina in der nordöstlich von Cervignano zu errichtenden gleichnamigen Station vorläufig ihr Ende erreichen. Die 2·4 km lange Schleppbahn zum Hafen Rosega soll von der Station Monfalcone zu dem genannten südöstlich von diesem Orte gelegenen Hafen führen.

Nachdem es den Concessionswerbern gelungen ist, durch Sammlung von Interessentenbeiträgen gegen Zeichnung von Stammactien, insbesondere durch Erwirkung eines gleichfalls in Stammactien zu refundirenden Beitrages des Landes Görz und Gradiska von 50.000 fl., die Voraussetzungen zu schaffen, von welchen im Sinne der einschlägigen Bestimmungen des Localbahngesetzes und der bisherigen Uebung eine eventuelle financielle Unterstützung von Localbahnunternehmungen durch den Staat abhängig gemacht werden muss, wurde auf Grund eingehender Verhandlungen das den Bestimmungen des vorliegenden Gesetzentwurfes zu Grunde liegende Programm vereinbart.

Hienach ist das effective Anlagecapital einschliesslich der Kosten der Erweiterungsbauten in der Anschlussstation Monfalcone, ferner der mit 154.000 fl. angenommenen Vergütung für die Fahrbetriebsmittel, dann der mit 83.000 fl. festgesetzten Kosten für die Schleppbahn zum Hafen Ro-

sega, ferner der Intercalar- und Escomptezinsen von 45.000 fl. und eines effectiven Reservefondes von 24.000 fl. mit dem Betrage von 1,656.000 fl. festgesetzt. Dasselbe soll durch Ausgabe eines Nominalbetrages von 1,760.000 fl. in Titeln der für das projectirte Bahnunternehmen zu bildenden Actiengesellschaft, und zwar von 220.000 fl. in Stammactien von 240.000 fl. in Prioritätsactien mit einer vierprocentigen Vorzugsdividende vor den Stammactien und von 1,300.000 fl. in Obligationeu eines von der Gesellschaft aufzunehmenden vierprocentigen, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens aufgebracht werden.

Die staatliche Unterstützung des geplanten Unternehmens hätte in der Garantie eines Reinertrages zu bestehen, welcher dem Erfordernisse für die vierprocentige Verzinsung und planmässige Tilgung der Prioritätstitres in dem früher erwähnten Betrage von 1,540.000 fl. gleichkommt und sohin in den ersten 75 Jahren der Concessionsdauer bis zur vollständigen Tilgung des Prioritätsanlehens 64.620 fl. und für die restlichen 15 Concessionsjahre 21.586 fl., entsprechend dem Erfordernisse für die Verzinsung und Tilgung der Prioritätsactien zu betragen hätte (Artikel I und II des Gesetzentwurfes).

Nach den vorsichtig gehaltenen amtlichen Berechnungen dürfte die in Rede stehende Bahnanlage einen jährlichen Reinertrag von mindestens 20.000 fl. ergeben, so dass die vom Staate zu gewährenden jährlichen Garantiezuschüsse in den ersten 75 Concessionsjahren, von der zu gewärtigenden allmähligen Verkehrssteigerung abgesehen, sich auf höchstens 44.000 fl. belaufen dürften.

Dieser als effective Garantielast in Betracht zu ziehende, an sich mässige Betrag, welcher voraussichtlich durch indirecte staatsfinancielle Vortheile in Folge des besseren Einganges der Steuern und Abgaben compensirt werden wird, dürfte mit Rücksicht auf die früher dargelegten wirthschaftlichen Erwägungen, insoferne es sich um Linderung des in Friaul unzweifelhaft herrschenden Nothstandes handelt, als kein allzugrosses Opfer erscheinen.

Nach Artikel III des Gesetzentwurfes soll im Falle des Anschlusses der fraglichen Localbahn an das italienische Eisenbahnnetz bei Cervignano das vom Staate zu garantirende jährliche Reinerträgniss um jenen Jahresbetrag erhöht werden können, welcher der höchstens vierprocentigen Verzinsung und Tilgung neu auszugehender Prioritätstitres im Nominalbetrage von 300.000 fl. entspricht.

Aus dieser eventuellen Garantieerhöhung würde aber für den Staatsschatz eine reelle Belastung aus dem Grunde voraussichtlich kaum resultiren, weil einerseits in Folge des gedachten internationalen Bahnanschlusses eine namhafte Steigerung der Einnahmen und Erträgnisse der Bahn unter entsprechender Herabminderung der Staatsgarantiezuschüsse mit Grund zu erwarten steht, anderseits — den Abschluss einer entsprechenden internationalen Vereinbarung vorausgesetzt — nach den in analogen Fällen üblichen Grundsätzen das auf die Anschlussstrecke und einen Theil der Erweiterungsbauten in Cervignano entfallende Capital von der den Betrieb derselben führenden fremden Verwaltung zu verzinsen und zu tilgen sein würde.

Rücksichtlich dieses eventuellen Anschlusses an das italienische Bahnnetz, sowie des Verkehrsdienstes auf der Anschlusstrecke und in der Anschlussstation würde die Festsetzung der einschlägigen Bestimmungen — wie bereits erwähnt — dem Abschlusse eines Staatsvertrages mit der kgl. italienischen Regierung vorbehalten bleiben und werden die Concessionäre die Verpflichtung zu übernehmen haben, sich diesen Bestimmungen und den daraus für sie erwachsenden Obliegenheiten zu unterwerfen.

Artikel IV knüpft die Zusicherung der staatlichen Reinertragsgarantie an die Bedingung, dass von der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradiska und von den Interessenten ein Nominalbetrag von 220.000 fl. in Stammactien zum vollen Nennwerthe thatsächlich übernommen wird. Diese Bedingung erscheint durch den vorhin erwähnten, vom Görzer Landtage laut Beschluss vom 12. April 1892 bewilligten Landesbeitrag per 50.000 fl. und durch die ausgewiesene Stammactienzeichnung im Betrage von 170.000 fl. Seitens der Interessenten vollständig erfüllt.

Artikel V des Gesetzentwurfes enthält die üblichen Bestimmungen bezüglich der Flüssigmachung und Rückzahlung der vom Staate zu leistenden Garantiezuschüsse, wobei der Rückzahlung der Garantiezuschüsse der Vorrang vor der Verzinsung und Tilgung der Stammactien eingeräumt wird.

Im Artikel VI wird die Bauzeit für die projectirte Localbahn mit längstens $1^1/_2$ Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, festgesetzt.

Nach Artikel VII sind der Bau und die Lieferungen abgesondert von der Geldbeschaffung unter unmittelbarer Ingerenz der Staatsverwaltung zu vergeben.

Von der bisher üblichen Anordnung der Bauvergebung im Offertwege soll Umgang genommen werden, weil die Concessionswerber sich selbst zur Durchführung des Bahnbaues in eigener Regie unter für das Unternehmen günstigen Bedingungen erboten haben. Hiegegen dürfte aber in dem vorliegenden Falle ein Bedenken nicht obwalten, indem dieselben als leistungsfähige und mit den Verhältnissen des Landes vollkommen vertraute Unternehmer bekannt sind, und überdies die Kostensumme des Baues mit Rücksicht darauf, dass es sich um eine kurze und verhältnissmässig nur geringe Terrainschwierigkeiten bietende Strecke handelt, sich so genau veranschlagen lässt, dass auch bei der eventuellen Buuvergebung im Offertwege grössere Ersparnisse, als bisher gegenüber dem ursprünglichen Kostenvoranschlage erzielt wurden, nicht zu gewärtigen sind. Die Begebung der zu emittirenden Prioritätsobligationen soll jedoch auch im vorliegenden Falle im Offertwege erfolgen.

Nach Artikel VIII soll der Betrieb auf der projectirten Bahn von der Staatseisenbahnverwaltung gegen Ersatz der Selbstkosten für Rechnung der Concessionäre geführt werden, wobei die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife im Hinblicke darauf, dass der garantirende Staatsschatz an den Ergebnissen des Betriebes in erster Linie interessirt erscheint, der Staatseisenbahnverwaltung überlassen bleibt.

Artikel IX schliesst mit der Anordnung über den Eintritt der Wirksamkeit des Gesetzes mit dem Tage der Kundmachung und den Vollzugsbestimmungen.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Unter „Mitwirkung" der Gemeinde bei Unfallserhebungen in Gemässheit des § 32 des Arbeiter-Unfallversicherungs-Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, ist auch die selbstständige Vornahme von Erhebungen durch die Gemeindebehörden an Stelle der politischen Behörden zu verstehen.

Eine Gemeinde führte beim Verwaltungs-Gerichtshof über einen vom Ministerium des Innern bestätigten Auftrag der politischen Behörden zur Vornahme einer Unfallserhebung Beschwerde, sich darauf stützend, dass die po-

litischen Behörden nicht berechtigt seien, die selbstständige Vornahme von Unfallserhebungen gemäss § 31 des Arbeiter-Unfallversicherungs-Gesetzes vom 28. December 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, den Gemeindebehörden aufzutragen, resp. dass die Gemeindebehörden nicht verpflichtet seien, derartigen an sie gekommenen Aufträgen zu entsprechen.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab, mit folgender Motivirung:

Jede im § 29 des Arbeiter-Unfallversicherungs-Gesetzes vorgesehene Unfallsanzeige ist an die politische Behörde I. Instanz zu erstatten. — Bei Anzeigen von Unfällen, durch welche eine versicherte Person getödtet wird oder eine Körperverletzung erleidet, welche voraussichtlich den Tod oder eine Erwerbsunfähigkeit von mehr als vier Wochen zur Folge haben wird, ordnet der § 31 lit. c die Feststellung gewisser, insbesonders unter den Ziffern 1—6 bezeichneter Momente durch geeignete Erhebungen an, und bezeichnet selbstverständlich die politische Behörde — an welche ja die Unfallsanzeige gelangen muss — als diejenige, welche diese Feststellung zu veranlassen hat. — In welcher Art diese Erhebungen zu pflegen seien, namentlich ob sie durch die politische Behörde I. Instanz selbst vorgenommen werden müssen, oder ob hiezu die betreffenden Gemeindebehörden in Anspruch genommen werden können, darüber enthält der § 31 keine ausdrückliche Bestimmung; allein schon aus dem Ausdrucke „geeignete Erhebungen“ muss gefolgert werden, dass die Erhebungen so vorzunehmen seien, wie es die politische Behörde für geeignet findet, dass also die Art der Vornahme der Erhebungen dem Ermessen der politischen Behörde I. Instanz anheimgestellt ist.

Zudem findet sich im § 32 lit. c eine Bestimmung, welche ausdrücklich den Gemeindebehörden die Verpflichtung zur Mitwirkung bei Unfallserhebungen auferlegt. — Allerdings spricht dieser § 32 nur von der Erhebung derjenigen Thatsachen, welche für die Feststellung der Entschädigungsberechtigungen und die Höhe der Entschädigungen in Betracht kommen; allein diese Thatsachen fassen eben alle Thatmomente in sich, welche in dem vorhergehenden § 31 unter Z. 1—6 aufgezählt sind und den Gegenstand der Erhebungen zu bilden haben, indem namentlich mit Rücksicht auf die §§ 1, 5, 6, 7 und 8 des Gesetzes die im § 31 sub ZZ. 1, 2, 5 und 6 angeführten Thatumstände für die Frage der Entschädigungsberechtigung, jene sub ZZ. 3 und 4 aber für die Höhe der Entschädigungen in Betracht kommen, daher dem § 32 des Arbeiter-Unfallversicherungs-Gesetzes mit Recht der Sinn beigelegt werden kann, dass die Gemeindebehörden zur Mitwirkung bei den im § 31 angeordneten Erhebungen überhaupt verpflichtet erscheinen.

Dass aber unter der „Mitwirkung“ des § 32 lit. c nicht etwa blos die Theilnahme an einer von der politischen Behörde vorgenommenen Erhebung, sondern die Mitwirkung bei der Erfüllung der der Staatsverwaltung obliegenden Aufgabe im Allgemeinen, also auch die selbstständige Vornahme von Erhebungen durch die Gemeindebehörden an Stelle der politischen Behörden zu verstehen ist, ergibt sich daraus, dass das Gesetz vom 5. März 1862, R.-G.-Bl. Nr. 18, im Art. VI und die Gemeinde-Ordnungen bei der Umschreibung des übertragenen Wirkungskreises genau denselben Ausdruck „Mitwirkung“ gebrauchen, im übertragenen Wirkungskreise aber von der Gemeindebehörde selbstständig vorzunehmende Amtshandlungen unzweifelhaft gelegen sind.

[Erkenntniss vom 26. März 1892, Z. 1009; conf. Sammlung Budwiński, Band XVI, pag. 266.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 209. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. Februar unterbreitet Se. Excellenz der Herr Handelsminister eine Regierungsvorlage, betreffend die den Rechtsurkunden und Anlehen der Commission für die Wiener Verkehrsanlagen zu gewährenden Begünstigungen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Durchgang unter der Brücke über den Feistritzbach nächst der Station Windisch-Feistritz.) Auf Grund des Ergebnisses der am 22. December 1892 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung eines Durchganges unter der Brücke über den Feistritzbach nächst der Station Windisch-Feistritz in km 301·364 der Bauconsens ertheilt. [6. Februar, Z. 6644.]

— (Linie Lieboch-Wies: Reconstruction der Brücke über die Schwarze Sulm.) Auf Grund des Ergebnisses der am 29. December 1892 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Reconstruction der Brücke über die Schwarze Sulm in km 38·657 und für die damit im Zusammenhange stehende Flusscorrection im Bereiche dieser Brücke der Bauconsens ertheilt. [6. Februar, Z. 6645.]

— (Linie Marburg—Franzensfeste: Wasserleitung auf Bahngrund in km 199·767.) Der Marktgemeinde Spital a/d. Drau wurde die Bewilligung zur Führung einer Wasserleitung durch das Bahnobject in km 199·767 ertheilt. [13. Februar, Z. 8114.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Schleppbahn, abzweigend zwischen km 8·7 und 8·8 der Strecke Wien—Wr.-Neudorf zu einem neuen Ringofen in den Ziegeleien der Union-Baumaterialien-Gesellschaft und Anschlussgeleise bei km 9·3/4 und 10·0/1 an die Ziegelöfen der letzteren bei Neudorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff der Projecte für den Bau einer zwischen km 8·7 und 8·8 der Localbahn-Strecke Wien—Wiener-Neudorf abzweigenden und zu einem neuen Ringofen in den Ziegeleien der Union-Baumaterialien-Gesellschaft führenden Schleppbahn und für die Herstellung von Anschlussgeleisen bei km 9·3/4 und 10·0/1 derselben Localbahn, an die Ziegelöfen der Union-Baumaterialien-Gesellschaft bei Neudorf für den 4. März anberaumt. Mit der Leitung dieser Commission ist der Bezirks-Commissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 4308.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Neuanschaffung von Plattformwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die Seitens der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft beabsichtigte, durch die gesellschaftliche Hauptwerkstätte in Simmering zu bewerkstelligende Erbauung von zwei achträdrigen Plattformwagen mit je 25 t Ladegewicht, welche zum Transporte von Kesseln bestimmt sind, genehmigt. Von der Anbringung eines gedeckten Bremsersitzes wurde abgesehen, nachdem die an den Wagen angebrachte Bremse lediglich zu Rangirzwecken in Anwendung gelangen soll. [Z. 2602.]

Verkehrsunterbrechung und Behebung derselben.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

28. Februar. Die in Folge des Unfalles nächst der Station Ziersdorf eingetretene Verkehrsstörung war um 2 U. 55 M. Nach n. behoben und verkehren die Züge wieder unbehindert.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Güteraufnahme.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde am 25. Februar die Güteraufnahme in Wien und am 27. Februar in Regensburg, Passau, Linz, Pressburg, Raab und Komorn nach allen Donau-, Theiss-, Save- und Drau-Stationen eröffnet. Der Beginn der Güteraufnahme in den Zwischenstationen der Strecke Regensburg—Budapest und allen anderen Schiffsstationen wird nach Abgang der Eisstösse erfolgen.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate März 1893.) Im Monate März werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	März
Fiume	Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Széchényi"	1
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Buda"	2
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Adria"	9
„	Bari, (Brindisi), Palermo, Messina, Catania, Syrakus, Malta, Tunis (Tripolis*)	„Carola"	10
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Árpád"	16
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Szápáry"	23
„	Barcelona **)	„Jókai"	25
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Buda"	30
Fiume	Hamburg, Rotterdam	„Troja"	1—10
„	Antwerpen, Rotterdam	„Baross"	5—15
„	Rouen	„Tibor"	5—15
„	Liverpool		5—15
„	London	„Sultana"	5—15
„	Tanger*), Bordeaux	„Zrinyi"	10—20
„	New-York	„California (Anchor L.)	10—20
„	Malta, Algier*), Glasgow	„Zichy"	21—31
„	Gibraltar*), Rouen	„Andrássy"	21—31
„	Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	21—31
„	London	„Zaire"	21—31
„	Hull, Newcastle o/T	„Bassano"	21—31
„	New-York	„Belgravia" (Anchor Line)	21—31
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	Fiume, Triest	„Arpád"	4
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Szápáry"	11
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Buda"	18
Tunis, Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	Triest, Fiume	„Carola"	21
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	Fiume, Triest	„Adria"	25
Cardiff	Pola, Fiume	„B. Kemény"	5—15
Glasgow	Triest, Fiume	„Deák"	5—15
Liverpool	„ „	„Saragossa" (Cunard Line)	5—15
London	„ „	„Durham"	10—20
Hull, Newcastle o/T.	„ „	„Rinaldo"	10—20
Rouen	„ „	„Szent László"	15—25
Glasgow	„ „	„Báthori"	21—31
Rotterdam, Grimsby	„ „	„Matlekovits"	21—31
Bordeaux	„ „	„Rákóczy"	21—31
Liverpool	„ „	„Palmyra" (Cunard Line)	21—31

*) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladungen nach Algier, Tanger, Tripolis oder Gibraltar angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

**) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventuell Cadix, anlaufen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien**, I., Zelinkagasse 2. — **Budapest**, Franz Josef-Platz 6.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Aufdruck der Frachtbrief-Angaben und sonstigen Erklärungen auf die internationalen Eisenbahn-Frachtbriefe.) Das schweizerische Eisenbahn-Departement hat einer Eisenbahn über eine Anfrage in ähnlicher Weise, wie dies mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 22. Jänner 1893, Z. 2489 (Vrdgs.-Bl. Nr. 13, Seite 227), geschehen ist, die Aufklärung gegeben, dass den Versendern das Recht zugestanden werden müsse, einzelne Theile des Frachtbriefes, anstatt handschriftlich, mit Eindruck auszufüllen, so namentlich die Bezeichnung der Güter nach Zeichen und Nummern, die Art der Verpackung, den Inhalt der Sendung, den Wohnort des Absenders, die im Frachtbriefe vorgesehenen Vermerke wegen Ablieferung des Gutes auf der Station oder im Geschäftslocale der Empfänger, betreffend die Francatur der Sendung, die anzuwendenden Tarife, die beigegebenen Begleitpapiere für die Zollabfertigung etc. Nur müssen diese Eindrücke entsprechend den Vorschriften im internationalen Uebereinkommen in deutscher oder französischer Sprache erfolgen (zu vergleichen übrigens § 2, Abs. 3, der Ausführungsbestimmungen zum Uebereinkommen). Eingedruckte Angaben, welche im speciellen Falle nicht zutreffen, können durchgestrichen werden, und ist die Eisenbahn verpflichtet, Frachtbriefe mit solchen Streichungen anzunehmen, wenn die Streichungen vom Versender unterzeichnet sind.

[„Zeitschr. f. d. internat. Eisenbahn-Transport" Nr. 2.]

— (Directe Sendungen zwischen Italien und England.) Von Seiten eines der betheiligten Staaten ist an das Centralamt in Bern die Anfrage gestellt worden, ob die directen Sendungen zwischen Italien und England auch dem internationalen Uebereinkommen unterstellt seien. Das Centralamt hat die Anfrage verneinend beantwortet, weil laut Art. 1 des Uebereinkommens dieses sich ausdrücklich nur auf die Sendungen beziehe, welche aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschliessenden Staates befördert werden, und England zu diesen Staaten nicht gehöre.

[„Zeitschr. f. d. internat. Eisenbahn-Transport" Nr. 2.]

— (Sendungen von Gold und Silber, von Werthpapieren, von Kunstgegenständen und Explosivstoffen mit directen Frachtbriefen.) Von einem Staate ist an das Centralamt in Bern die Anfrage gerichtet worden, ob in Gemässheit der im letzten Absatze des § 1 der Ausführungsbestimmungen vorgesehenen Vereinbarungen von erleichternden Bedingungen die Sendungen von Gold und Silber, von Werthpapieren, von Kunstgegenständen und Explosivstoffen mit directen Frachtbriefen versehen sein dürfen, wenn für diese von dem internationalen Frachtbriefe abweichende Formulare verwendet werden. Diese Frage ist von dem Centralamte dahin beantwortet worden, dass die Angelegenheit bereits in der internationalen Conferenz behandelt und einmüthig dahin erledigt worden sei, dass ein directer Verkehr innerhalb des Gebietes der Vertragsstaaten nur unter Benützung des internationalen Frachtbriefes stattfinden könne. Die erwähnten Transporte seien also so lange vom internationalen Verkehre ausgeschlossen, als nicht durch etwaige besondere Vereinbarungen deren Zulassung im wechselseitigen Verkehre zweier oder mehrerer Staaten ausdrücklich ausgesprochen sei.

[„Zeitschr. f. d. internat. Eisenbahn-Transport" Nr. 2.]

— (Aufgabe oder Ablieferung einer internationalen Sendung an Nebenbahnen, welche dem Uebereinkommen nicht unterstellt sind.) Unter Bezugnahme darauf, dass der internationale Frachtbrief nur auf denjenigen Eisenbahnstrecken Geltung habe, welche dem Uebereinkommen unterstellt sind, hat ein Staat die Anfrage an das Centralamt in Bern gerichtet, wie es gehalten werden solle, wenn es sich um internationale Sendungen handle, deren Aufgabe- oder Bestimmungsstation an Nebenbahnen liege, welche dem Uebereinkommen nicht unterstellt sind. Die staatliche Behörde sprach ihre Ansicht dahin aus, dass in einem solchen Falle die Station, auf welcher die Sendung in den internationalen Transport übergehe, oder welche dieselbe aus dem internationalen Transport an die Nebenbahn abgebe, als rechtliche Abgabs-, bezw. Bestimmungsstation betrachtet werden sollte, nach welcher, oder von welcher aus die Sendung von oder bis zum Domicil des Absenders oder Empfängers im Sinne des Art. 19 des Uebereinkommens zu behandeln wäre. Das Centralamt hat sich mit dieser Auffassung und auch damit einverstanden erklärt, dass vom Standpunkte des Uebereinkommens nichts entgegenstehe, den internationalen Frachtbrief jeweils den Begleitpapieren auf der dem Uebereinkommen nicht unterstellten Strecke beizulegen; vorbehaltlich immerhin der von den Landesbehörden etwa aufgestellten besonderen Vorschriften.

[„Zeitschr. f. d. internat. Eisenbahn-Transport" Nr. 2.]

Eisenbahn-Frachtbriefe. (Amtlicher Aufdruck des Stempelzeichens.) Zufolge der Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 14. Februar 1890, R.-G.-Bl. Nr. 24 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 23) wurde der amtliche Aufdruck des Stempelzeichens zu 5 kr. und zu 1 kr. auf die von Privatdruckereien hergestellten Frachtbriefe beim k. k. Centralstempelamte in Wien und beim k. k. Tabak- und Stempelverschleissmagazine in Triest vom 20. Februar angefangen eingeführt. Nach Fertigstellung der hiefür nothwendigen Maschinen und Adaptirung entsprechender Locale wurden für die successive Einführung der neuen Frachtbrief-Signatur zunächst das Stempelamt in Prag, dann die Aemter in Brünn, Lemberg, Graz und Reichenberg in Aussicht genommen. [H.-M.-Z. 8474.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Frachtberechnung für Güter des „Lagerhauses und Freilager am Schüttl" in Wien.

In der im Verordnungs-Blatte Nr. 87 vom 29. Juli 1890, Seite 1377, rechte Spalte, enthaltenen Kundmachung obigen Betreffs ist die in der Tabelle über die Transportpreise, Rubrik b, Stückgutclasse I, für den Verkehr mit Wien Westbhf. transit eingestellte Gebühr von „11·9" auf „**11·0**" richtig zu stellen.

Wien, am 27. Februar 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

III. Nachtrag zu den Tarifen und Tarifbestimmungen vom 1. December 1891 für den Transport von Personen und Reisegepäck auf den nicht im Geltungsbereiche des Zonentarifes stehenden Localbahnen.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1893 gelangt obenbezeichneter Nachtrag zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen, sowie Bestimmungen über Fahrbegünstigung für Schüler und geänderte Preise für Tour- und Retourkarten.

Dieser Nachtrag ist um den Preis von 10 kr. bei der k. k. General-Direction und der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen erhältlich.

Wien, am 27. Februar 1893. [205]

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger Güterverkehr. Oesterreichisch-Ungarisch-Lindauer Güterverkehr. Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Süd-badischer Güterverkehr. Süddeutscher Eisenbahnverband (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Rhein- und Main-Umschlagsverkehr. Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der Umkartirungsstelle Rákos transit.

Die in der Station Rákos, Rangirbahnhof der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, bestandene und in die obigen Verbände, resp. Tarife, mit directen Frachtsätzen aufgenommene Umkartirungsstelle „Rákos transit" wurde aufgehoben.

Jene Sendungen, welche mangels directer Tarife bisher in dieser Station umkartirt wurden, werden von nun ab in der Station Budapest nyugoti palyaudvár (Westbahnhof) umkartirt.

Die im Verkehre mit Rákos transit derzeit noch bestehenden Frachtsätze finden nunmehr für die in Budapest nyugoti palyaudvár (Westbahnhof) zur Umkartirung gelangenden Sendungen Anwendung.

Wien, am 23. Februar 1893. [206]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Frachtermässigung für die Beförderung von Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn) und Roggen (Korn).

Vom 4. März 1893 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893, wird für Weizen, Buchweizen (Haide und Haidekorn) und Roggen (Korn) als Frachtgut von den im directen Tarife, giltig vom 1. November 1892 enthaltenen ungarischen Stationen nach der Station Waldegg, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen und bei einem Gesammt-Durchlaufe von mindestens Einhundert Kilometern von der ungarischen Aufgabsstation bis zur Station Waldegg, sowie bei Einhaltung sämmtlicher, für Transporte nach Weissenbach a/d. Triesting festgesetzten Bedingungen, welche aus der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 150 vom 31. December 1892 auf Seite 2355 unter Nr. 1008 verlautbarten Kundmachung zu entnehmen sind, ein Nachlass von 1·1 kr. ö. W. pro 100 kg im Rückvergütungswege bewilligt.

Wien, am 27. Februar 1893. [207]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aufhebung der Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in Wien.

Die am 1. Februar 1893 kundgemachte, mit Erlass der k. k. General-Inspection vom 4. Februar 1893, Zahl 3100/III, genehmigte Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit für alle in der Station Wien im gedeckten Raum einzulagernden Frachtgüter auf einen Tag tritt am 1. März 1893 ausser Kraft.

Wien, am 27. Februar 1893. [208]

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau vom 1. Jänner 1892.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. Jänner 1892 ab giltigen Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Liebau etc. ist auf Seite 11 der Frachtsatz von Cleophasgrube bis zum Schnittpunkte der Gruppe C — Cursstand 165/170 — von 49·9 auf 40·9 kr. zu berichtigen.

Wien, am 25. Februar 1893. [209]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
425	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Drainröhren	Frättingsdorf	Brünn loco und transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. h. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	25·6 kr.	21·5 kr.	4·1 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf-, bezw. Abladen hat die Partei durch ihre Arbeiter und auf eigene Kosten innerhalb der hiefür festgesetzten Frist zu besorgen
426	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz a) des Specialtarifes 2 b) der Classe C	Matha-Mohren Politz	Pardubic St. E. G.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. a) 27·9 b) 28·2 a) 25·5 b) 26·7	kr. a) u. b) 25·1 25·1	kr. a) 2·8 b) 3·1 a) 0·4 b) 1·6	Im Kartirungswege		
427	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wein	Grussbach-Schönau Possitz-Joslowitz Mislitz Frischau Enzersdorf b. Staatz Kanitz-Eibenschitz	Gross-Schwechat via Wien Donauquaibahnhof—Klein-Schwechat	Aufgabe als Frachtgut; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine	kr. 41·8 44·0 46·6 44·3 35·1 54·4		Im Kartirungswege		
			Leer retourgehende Weinfässer (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche)	Gross-Schwechat via Klein-Schwechat—Wien Donauquaibahnhof	Grussbach-Schönau Possitz-Joslowitz Mislitz Frischau Enzersdorf b. Staatz Kanitz-Eibenschitz	Auflieferung in beliebigen Mengen				34·6 36·0 37·6 36·2 30·4 42·4				
428	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Erdmateriale	Aussig	Schönpriesen	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif		fl. 2·50 pro verwendeten Wagen		Im Kartirungswege		Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Sendungen, welche zum Baue der Zuckerraffinerie in Nestomitz bestimmt sind

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
429	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kleine Pferde (Ponnies) und von solchen abstammende Fohlen	Zuczka	Oswięcim transit	Die Transporte müssen mit directen,*) nach deutschen, belgischen oder französischen Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Die Frachtberechnung erfolgt für die Gesammt-Bodenfläche des verwendeten Wagens, ohne Rücksicht auf die Stückzahl der in einem Wagen verladenen Pferde. Die Thierbegleiter haben Fahrkarten der von ihnen benützten Wagenclasse, und falls sie in den Pferdewagen selbst mitfahren, mindestens Fahrkarten der III. Wagenclasse zu lösen.	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif		pro Quadratmeter Bodenfläche des verwendeten Wagens 597·4		Im Kartirungswege *)		Die Begünstigung findet nur für die unter dem Namen „Koniki" bekannten kleinen Landpferde und Fohlen dieser Raçe, nicht aber auch für Pferde eines grösseren Schlages oder von solchen abstammende Fohlen Anwendung
				Nowosielitza						635·4				
				für Sendungen nach Deutschland, Belgien und Frankreich										

*) Vorstehende Frachtbegünstigung findet auch im Rückvergütungswege, und zwar für solche nach Deutschland, Belgien und Frankreich bestimmte Transporte Anwendung, welche nicht mit directen, sondern mit nach Oswięcim lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden. Hiebei wird jedoch bedungen, dass der Weiterversandt der bezüglichen Transporte ob der genannten Grenzstation nach deutschen, belgischen oder französischen Stationen nachzuweisen ist. Demzufolge erfolgt die Refactie-Liquidirung für derartige Transporte nur gegen Beibringung der Original-Frachtbriefe bis Oswięcim und der den Weiterversandt derselben Pferde oder Fohlen nachweisenden, auch in Bezug auf die Stückzahl mit den erwähnten Original-Frachtbriefen übereinstimmenden Duplicat-Frachtbriefe. Die erwähnten Frachtdocumente sind bis längstens Ende Februar 1894 in Vorlage zu bringen.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
430	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Heu	Angern	Frankfurt a/M.	Bei Aufgabe von, bezw. bei Zahlung der Fracht für 10000 kg per Frachtbrief und Wagen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893			in Mark 1·99		Im Kartirungswege		
					Mainz C.B.					2·08				
					Wiesbaden Rhein- u. Taunus-bahnhof (Staatsbahnhof) / Wiesbaden H.L.B.					2·09				
				Bisenz-Pisek Bisenz Stadt	Frankfurt a/M.					2·06				
					Mainz C.B.					2·15				
					Wiesbaden Rhein- u. Taunus-bahnhof (Staatsbahnhof) / Wiesbaden H.L.B.					2·16				
				Lundenburg	Frankfurt a/M.					1·95				
					Mainz C.B.					2·04				
					Wiesbaden Rhein- u. Taunus-bahnhof (Staatsbahnhof / Wiesbaden H.L.B.					2·05				
431	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Quarzsand	Dignano	Divača	Verladung in gedeckten Wagen und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	23 kr.	15 kr.	8 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
432	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhm. Westbahn	Raffinadezucker	Modřan	Pilsen	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif der Localbahn Nusle-Modřan und Nachbartarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Böhm. Westbahn vom 1. November 1892	kr. 68·3	kr. 66·1	kr. 2·2	Im Kartirungswege		
					Tans				71·3	67·1	4·2			
433	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Mahlproducte	der Schienenverbindung der I. Wiener Walzmühle mit der K.F.N.B.	Wien K.E.B. transit	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein Frachtsatz	9 kr.		Im Kartirungswege		
434	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahn-Verwaltungen	Stückgüter der Classen I und II in Wagenladungen	Halbstadt	Krakau Podgórze-Bonarka Podgórze-Płaszów	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 1. 5000 kg } pro Frachtbrief u. Wagen 2. 10000 kg } Einhaltung der für Theil II — Heft 6 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes giltigen Tarifbestimmungen	Vom 15. März bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. bis 31. December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	ad 1. 154 kr. ad 2. 140 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
435	Böhmischen Nordbahn		Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungs-Gegenstände	mindestens 40 km ab Langenau gelegenen Stationen der B.N.B.	Langenau	Bei Erfüllung der im Ausnahmetarif 21 des Localtarifes der B.N.B. enthaltenen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende October 1893	Localtarife	Diverse	Diverse	50% von den betreffenden Frachtsätzen des Localtarifes der B.N.B.	Rückvergütung	Laut Ausnahmetarif Nr. 21	Die Sendungen müssen für den Neubau der Glasfabrik der Firma A. Rückl in Langenau bestimmt sein
436	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Für Güter der Classe I b) " " " " II	Starkenbach	Mähr.-Trübau	Aufgabe in beliebigen Quantitäten, unter Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen, bezw. Oesterr. Eisenbahn-Verband	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) Cl. I kr. 121·8 — b) Cl. II kr. 91·9		Im Kartirungswege		
				Starkenbach	Prossnitz K.F.N.B. und M.W.B.					a) 157·8 — b) 121·9				
				und vice versa										
				Starkenbach	Ober-Graslitz					a) 225·6 — b) 193·0				
				Starkenbach	Carlsbad					a) 197·9 — b) 169·5				
				Starkenbach	Schlackenwerth					a) 188·5 — b) 161·5				
				und vice versa										

437 K.F.N.B. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 150 ex 1892, sub Post 2574, rücksichtlich der Strecken Wien Nordbahnhof transito—Oderberg Landesgrenze transito, Wien Nordbahnhof transito—Dzieditz transito und Wien Nordbahnhof transito—Oswiecim transito publicirten ermässigten Frachtsätze werden, ohne dass hiedurch die Bestimmungen des bezüglichen Zugeständnisses im Weiteren alterirt werden, mit der Giltigkeit vom 3. Tage nach gegenwärtiger Publication auch auf Sendungen roher und geröeteter Eisenerze, sowie Eisenglimmer von den Stationen Mitterdorf und Pitten, dann von Eisenschlacken, als: Schweissofen-, Puddelofen-, Frischfeuer-, Converter-, Luppen-, Hammer-, Walzen- und Schwerschlacken, sowie von Sinteln, von Erzen und von Sauereisen von der Station Unterhimmel ausgedehnt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
438	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Rostfallzünder	Myslowitz transito	Trzebinia (für Siersza)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Weiterbeförderung der Sendungen ab Trzebinia per Schleppbahn nach Siersza	Bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	9·4 kr.	8·3 kr.	1·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
439	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bier	Hradisch	Nikolsburg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	32·4 kr.	24·5 kr.	7·9 kr.	Im Kartirungswege		
440	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Mineralkohle	St. Stefan	Klagenfurt Villach	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen dieser Sendungen hat die Partei auf eigene Kosten zu veranlassen. Im Falle das Auf- und Abladen durch Bahnorgane erfolgt, wird für jede dieser Manipulationen eine Gebühr von 1 kr. ö. W. Noten pro 100 kg zur Berechnung gebracht	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	26 30 kr. ö.W. Noten excl. Mgb.		Im Kartirungswege		
441	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Mineralkohle	Trifail	Pola	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Betreffs des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen. Sendungen müssen für die k. und k. Kriegs-Marine, resp. für das k. und k. See-Arsenal in Pola bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Besteht kein directer Tarif		39 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
442	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Kaschau-Oderberger Eisenbahn												

Ergänzung und Berichtigung.

Die in Nr. 136 des Verordnungs-Blattes vom 26. November 1892, unter fortlaufender Nummer 1839, enthaltene Publication wird dahin ergänzt, dass die dort verlautbarten Frachtsätze auch für: „Militärwäsche, auch Militärkleider aus Drillich oder Zwilch, sowie Militär-Brodsäcke, unverpackt oder in beliebiger Verpackung" Geltung haben.

In der 7. Rubrik ist die 4. Zeile „c) 10000 kg . . . . ." zu streichen und dort zu setzen: „c) das Ladegewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief".

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstebender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
443	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		**Berichtigung.** Die im Verordnungsblatte Nr. 21 vom 21. Februar 1893 unter fortlaufender Nr. 370 publicirten Frachtsätze für Heutransporte von Bisenz Stadt sind wie folgt zu berichtigen:											
				Bisenz Stadt	Saarbrücken					Mark 2·47				
					Trier r. M.					2·59				
					Trier l. M.					2·59				
					Metz					2·65				
					Strassburg (Centralbahnhof u. Neudorf, Königshofen u. Schiltigheim)					2·33				

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 26. Wien, 4. März 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 27. Februar 1893, Z. 10.877, betreffend Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin hat mit Schreiben vom 31. Jänner 1893 dem Centralamte in Bern mitgetheilt, dass in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen unterworfenen Eisenbahnen Deutschlands unter

A II (Privateisenbahnen unter eigener Verwaltung) als „62 a Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn“

nachzutragen ist.

Mit Kreisschreiben vom 6. Februar 1893 hat das Centralamt gemäss Art. 58, Absatz 2, des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 diese Mittheilung den betheiligten Staaten zur Kenntniss gebracht. Der wirkliche Eintritt der fraglichen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst erfolgt einen Monat vom Datum des Benachrichtigungsschreibens.

Wien, am 27. Februar 1893.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Dem durch eine beim Bahnbetriebe erlittene Verletzung erwerbsunfähig gewordenen Bahnbediensteten gebührt der volle Gehalt, das Quartiergeld aber nur in dem für die betreffende Gehaltskategorie festgesetzten Mindestausmasse und ohne Rücksicht auf eine wegen der besonderen localen Verhältnisse normirte Erhöhung im letzten Dienstorte des Verletzten.

Auf die Höhe des zuerkannten Schmerzengeldes ist bei Bemessung des Ersatzes für Verdienstentgang keine Rücksicht zu nehmen.

(Entscheidung vom 26. October 1892, Z. 10.357.)

Der Bremser S. der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn wurde in der Nacht vom 11. zum 12. Mai 1888 beim Einfahren in die Station B. von der Plattform des Bremssitzes herabgeschleudert und erlitt hiedurch Verletzungen, welche ihn dauernd dienstunfähig machten.

S. belangte die genannte Bahn auf Zahlung der Heilungskosten und des entgangenen Verdienstes, dann eines Schmerzengeldes von 5000 fl., dann für Entschädigung des künftig entgehenden Verdienstes auf lebenslängliche Zahlung des Gehaltes monatlicher 25 fl. und des Quartiergeldes von vierteljährig 15 fl.

Das k. k. Kreisgericht Brzezany erkannte mit Urtheil vom 6. April 1892, Z. 749, dem Kläger ein Schmerzengeld von 2500 fl. und die Hälfte der fixen Bezüge zu.

Das k. k. Oberlandesgericht Lemberg änderte mit Erkenntniss vom 14. Juni 1892, Z. 12.593, das erstrichterliche Urtheil ab und sprach dem Kläger den vollen Betrag des Gehaltes von monatlich 25 fl. und des Quartiergeldes von 15 fl. vierteljährig für die Dauer der Erwerbsunfähigkeit zu.

Der k. k. Oberste Gerichtshof änderte mit Entscheidung vom 26. October 1892, Z. 10.357, das oberlandesgerichtliche Erkenntniss bezüglich der Zuerkennung des Quartiergeldes ab und stellte das erstrichterliche Urtheil in diesem Punkte wieder her. Im Uebrigen wurde das Urtheil des Oberlandesgerichtes unverändert gelassen.

Die Begründung ist im Wesentlichen folgende:

Der in der Klage behauptete Unfall und die hiebei erlittene Verletzung des Klägers erscheinen geeignet, den Anspruch des Klägers auf volle Schadloshaltung in Gemässheit der §§ 1 und 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, und des § 1325 a. b. G.-B. gesetzlich zu begründen.

Die Schadloshaltung hat im Sinne der letzteren Gesetzesstelle in der Zurückversetzung des Klägers in den vorigen Stand, daher in dem Ersatze jenes ganzen Verdienstes zu bestehen, welchen er hätte, wenn nicht seine Beschädigung eingetreten wäre.

Diesen Verdienst hätten die fixen mit seinem Dienstposten verbundenen Bezüge gebildet, zu welchen der Gehalt und das Quartiergeld zählen. Jedoch unterscheidet sich der Gehalt von dem Quartiergeld seiner Natur nach und auch gemäss des Reglements über die Bezüge der Beamten und Bediensteten der L.-Cz.-J.-Bahngesellschaft sehr wesentlich. Während nämlich im Reglement der Gehalt für die Conducteure III. Classe, in welcher der Kläger in Verwendung stand, mit 300 fl. jährlich festgesetzt ist, erscheint das Quartiergeld je nach den Standorten verschieden bemessen, und entfällt, wenn dem Bediensteten wo immer eine Naturalwohnung angewiesen ist.

Wenn nun eine Eisenbahn, wie die geklagte, eine bedeutende Anzahl von Bediensteten beschäftigt, so ist es erklärlich, dass selbe beim Mangel an Naturalwohnungen und mit Rücksicht darauf, dass die Bediensteten in der Nähe der Amtslocalitäten Privatwohnungen aufsuchen müssen, die Höhe des Quartiergeldes den obwaltenden Verhältnissen entsprechend bestimmen muss.

Da aber der Kläger dem Verbande der Angestellten der Gesellschaft nicht mehr angehört, er daher auf eine in der Nähe der Amtslocalität der Gesellschaft befindliche Privatwohnung nicht angewiesen ist, vielmehr eine entlegenere, notorisch billigere Wohnung beziehen kann, so erscheint der Zuspruch eines Quartiergeldes von 7 fl. 50 kr. vierteljährig vollkommen gerechtfertigt.

Hiebei erscheint der in der Revisionsbeschwerde der Geklagten zur Unterstützung des Beschwerdepunktes gegen die Erhöhung des Verdienstersatzes gemachte Hinweis auf die unverhältnissmässige Höhe des zuerkannten Schmerzengeldes hinfällig, weil der diesfällige Anspruch andere Erwägungen zur Grundlage hat und dem Betrage des Schmerzengeldes eine entscheidende Bedeutung für die Ersatzhöhe des Verdienstentganges nicht beigelegt werden kann.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 210. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 28. Februar steht in Verhandlung der Staatsvoranschlag pro 1893. Post X, Ministerium der Finanzen, Capitel 15, „Salz“.

Abg. Hauck macht darauf aufmerksam, dass der Elisabeth-Westbahn, gegenwärtig also den Staatsbahnen, der Salzverschleiss zu ungemein günstigen Bedingungen vom Staate zugewendet sei. Während jeder Private eine Caution erlegen oder das Salz durch einen Spediteur beziehen muss, brauchen selbstverständlich die Staatsbahnen eine solche nicht zu leisten, geniessen daher einen unbeschränkten unverzinslichen Credit. — Ueberdies werde den Staatsbahnen das Salz zu einem Preise geliefert, durch welchen nicht einmal die Kosten der Salzerzeugung gedeckt erscheinen. Hiedurch werde selbstverständlich den kleinen Leuten die Concurrenz geradezu unmöglich gemacht. Die Einnahmen aus diesem Salzverschleisse sollen aber, wie Redner erfahre, in einen Dispositionsfonds fliessen, über welchen sich Redner Auskunft erbittet. Ein weiterer Missstand bestehe darin, dass die Regierung mit Vorliebe Leuten, die sie auf andere Art nicht losbringen kann, den Salzverschleiss verleiht. Solche Beispiele gebe es genug. Es existire z. B. ein pensionirter Central-Director, welcher bereits seit zehn Jahren eine Pension von 5000 fl. beziehe, während die beim Salinenbetriebe angestellten Beamten nur kleine Bezüge erhalten. Um die Missstände beim Salzverschleisse abzustellen, beantragt Redner eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, ehestens den Staatsbahnen den Salzverschleiss zu entziehen und staatliche Verschleissstellen zu errichten, an welchen das Salz um einen festgesetzten billigen Preis zu beziehen wäre. Es könnten hiezu die Postämter benützt werden. Er ersucht um Annahme dieser Resolution.

Dieselbe wird genügend unterstützt und dem Budget-Ausschusse zugewiesen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von der Station Zwittau der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Polička. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Brünn, bezw. die k. k. Statthalterei in Prag, hat die Trassenrevision in Betreff des Projectes der Ortsvertretung Polička in Böhmen für eine normalspurige Localbahn von der Station Zwittau der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Polička, hinsichtlich der auf mährischem Gebiete gelegenen Theilstrecke für den 7. März, und bezüglich der in Böhmen gelegenen Theilstrecke für den 8. März anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist für die mährische Theilstrecke der Bezirkscommissär Alois Jelinek und bezüglich der böhmischen Theilstrecke der Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Chrudim Adalbert Stifter betraut. [G.-I.-Z. 4560.]

Localbahn Laun—Leitmeritz—Böhm.-Leipa. (Detailprojecte.) Ueber das Ergebniss der politischen Begehung der Localbahnlinie Laun—Leitmeritz—Böhm.-Leipa wurde vom Handelsministerium die Entscheidung getroffen. Hiernach erscheint für diese Localbahnlinie mit Ausschluss der Strecken von km 11·0 bis 12·5, von km 17·6 bis 19·0 und von km 40·8 bis 41·4 der Bauconsens ertheilt. [14. Jänner, Z. 54.407 ex 1892.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Deutschbrod—Liebau: Rollbahn zur Superphosphat-Fabrik des Josef Bacina in Pohřebacka.) Für die Anlage der schmalspurigen Rollbahn aus der Station Opatowitz in die Superphosphat-Fabrik des Josef Bacina in der Gemeinde Pohřebacka wurde der Bauconsens ertheilt. [7. Februar, Z. 6902.]

— (Linie Josefstadt—Seidenberg: Umstaltung der Geleiseanlagen in der Station Reichenau.) In der Station Reichenau i. B. werden dem zunehmenden Verkehre entsprechend die Geleiseanlagen umgestaltet. [5. Februar, Z. 65.105.]

Kuttenberger Localbahn im Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn. (Schleppgeleise zur Malzfabrik des M. B. Teller: Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 29. December 1892 durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung eines Schleppgeleises von der Station „Kuttenberg-Stadt“ der Kuttenberger Localbahn zur Malzfabrik des Michael B. Teller in Kuttenberg der Bauconsens ertheilt. [11. Februar, Z. 7038.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von zwei Reservoirwagen für Säuretransporte.) Das k. k. Handelsministerium hat die Seitens der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft erstattete Anzeige, dass der Oesterr. Verein für chemische und metallurgische Production in Aussig a/E. bei der Waggonfabrik F. Ringhoffer in Smichow-Prag zwei Reservoirwagen mit Bremse für Säuretransporte bestellt hat, welche nach den mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 4. Jänner 1890, Z. 50.506, genehmigten Typenplänen erbaut und in den Fahrpark der Staatseisenbahn-Gesellschaft eingestellt werden sollen, genehmigend zur Kenntniss genommen. [Z. 8714.]

Bozen-Meraner Bahn. (Anschaffung von zwei Personenwagen I. Classe.) Das Handelsministerium hat die Seitens der Bozen-Meraner Bahn angesuchte Genehmigung zur Neuanschaffung von zwei Personenwagen I. Classe ertheilt und gleichzeitig die nach dem Typenplane der Bozen-Meraner Bahn verfassten Pläne genehmigt. [Z. 2182.]

Südbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von 10 Personenwagen I./II. Classe.) Das k. k. Handelsministerium hat die Seitens der Südbahn-Gesellschaft erstattete Anzeige von der beabsichtigten Anschaffung von 10 Stück Personenwagen I./II. Classe mit Intercommunication nach dem mit Handelsministerial-Erlass vom 25. December 1890, Z. 53.105, genehmigten Typenplane bei der Firma F. Ringhoffer in Smichow-Prag genehmigend zur Kenntniss genommen. [Z. 6705.]

Neutitscheiner Localbahn. (Ansfall der Nothwendigkeit der Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in Curven, anlässlich der Erhöhnng der Maximal-Fahrgeschwindigkeit.) Nachdem der Verwaltungsausschuss der Neutitscheiner Localbahn den Beweis erbracht hat, dass die auf dieser Bahn bestehenden Geleiseüberhöhungen einer Fahrgeschwindigkeit von 35 km per Stunde entsprechen, so ist das Handelsministerinm von seiner mit dem Erlasse vom 2. Jänner 1893, Z. 64.878 (Vrdgs.-Bl Nr. 4), gestellten Bedingung, die Geleiseüberhöhung anlässlich der Erhöhung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit auf 25 km per Stunde einer Regulirung zu unterziehen, abgegangen. [21. Februar, Z. 5302.]

Ausland.

Preussen. (Bekanntmachung der kgl. preussischen Ministerial-Bancommission vom 16. Februar 1893, betreffend Bedingungen, welche bei der Vergebnng von Arbeiten und Lieferungen im Bereiche der allgemeinen Bauverwaltung, der Staatseisenbahn- nnd Bergverwaltung zur Anwendung kommen.)

I.

§ 1.

Persönliche Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit der Bewerber.

Bei der Vergebung von Arbeiten oder Lieferungen hat Niemand Aussicht, als Unternehmer angenommen zu werden, der nicht für die tüchtige, pünktliche nnd vollständige Ausführung derselben — auch in technischer Hinsicht — die erforderliche Sicherheit bietet.

§ 2.

Einsicht und Bezug der Verdingungsanschläge etc.

Verdingungsanschläge, Zeichnungen, Bedingungen etc. sind an den in der Ansschreibnng bezeichneten Stellen einzusehen und werden auf Ersnchen gegen Erstattung der Selbstkosten verabfolgt.

§ 3.

Form und Inhalt der Angebote.

Die Angebote sind unter Benützung der etwa vorgeschriebenen Formulare, von den Bewerbern unterschrieben, mit der in der Ausschreibung geforderten Ueberschrift versehen, versiegelt nnd frankirt bis zu dem angegebenen Termine einznreichen.

Die Angebote müssen enthalten:

a) die ansdrückliche Erklärung, dass der Bewerber sich den Bedingnngen, welche der Ausschreibung zu Grunde gelegt sind, nnterwirft;
b) die Angabe der geforderten Preise nach Reichswährung, und zwar sowohl die Angabe der Preise für die Einheiten als auch der Gesammtforderung; stimmt die Gesammtfordernng mit den Einheitspreisen nicht überein, so sollen die letzteren massgebend sein;
c) die genane Bezeichnung nnd Adresse des Bewerbers;
d) Seitens gemeinschaftlich bietender Personen die Erklärung, dass sie sich für das Angebot solidarisch verbindlich machen, und die Bezeichnung eines zur Geschäftsführnng und zur Empfangnahme der Zahlnngen Bevollmächtigten; letzteres Erforderniss gilt auch für die Angebote von Gesellschaften;
e) nähere Angaben über die Bezeichnung der etwa mit eingereichten Proben. Die Proben selbst müssen ebenfalls vor dem Bietungstermine eingesandt und derartig bezeichnet sein, dass sich ohne Weiteres erkennen lässt, zu welchem Angebot sie gehören;
f) die etwa vorgeschriebenen Angaben über die Bezugsquellen von Fabrikaten.

Angebote, welche diesen Vorschriften nicht entsprechen, insbesondere solche, welche bis zn der festgesetzten Terminstunde bei der Behörde nicht eingegangen sind, welche bezüglich des Gegenstandes von der Ausschreibung selbst abweichen oder das Gebot an Sonderbedingungen knüpfen, haben keine Aussicht au Berücksichtignng.

Es sollen indessen solche Angebote nicht ausgeschlossen sein, in welchen der Bewerber erklärt, sich nur während einer kürzeren als der in der Ansschreibung angegebenen Zuschlagsfrist an sein Angebot gebunden halten zu wollen.

§ 4.

Wirkung des Angebotes.

Die Bewerber bleiben von dem Eintreffen des Angebotes bei der ausschreibenden Behörde bis zum Ablauf der festgesetzten Zuschlagsfrist, bezw. der von ihnen bezeichneten kürzeren Frist (§ 3, letzter Absatz) an ihre Angebote gebunden.

Die Bewerber unterwerfen sich mit Abgabe des Angebotes in Bezug auf alle für sie daraus entstehenden Verbindlichkeiten der Gerichtsbarkeit des Ortes, an welchem die ausschreibende Behörde ihren Sitz hat, und woselbst auch sie auf Erfordern Domicil nehmen müssen.

§ 5.

Zulassung zum Eröffnungstermin.

Den Bewerbern und deren Bevollmächtigten steht der Zutritt zu dem Eröffnungstermin frei. Eine Veröffentlichung der abgegebenen Gebote ist nicht gestattet.

§ 6.

Ertheilung des Zuschlages.

Der Zuschlag wird von dem ausschreibenden Beamten oder von der ausschreibenden Behörde oder von einer dieser übergeordneten Behörde entweder im Eröffnungstermin zu dem von dem gewählten Unternehmer mit zu vollziehenden Protokoll oder durch besondere schriftliche Mittheilung ertheilt.

Letzterenfalls ist derselbe mit bindender Kraft erfolgt, wenn die Benachrichtigung hievon innerhalb der Zuschlagsfrist als Depesche oder Brief dem Telegraphen- oder Postamt zur Beförderung an die in dem Angebot bezeichnete Adresse übergeben worden ist.

Trifft die Benachrichtigung trotz rechtzeitiger Absendung erst nach demjenigen Zeitpunkt bei dem Empfänger ein, für welchen dieser bei ordnungsmässiger Beförderung den Eingang eines rechtzeitig abgesendeten Briefes erwarten darf, so ist der Empfänger an sein Angebot nicht mehr gebunden, falls er ohne Verzug nach dem verspäteten Eintreffen der Zuschlagserklärung von seinem Rücktritt Nachricht gegeben hat.

Nachricht an diejenigen Bewerber, welche den Zuschlag nicht erhalten, wird nur dann ertheilt, wenn dieselben bei Einreichung des Angebotes unter Beifügung des erforderlichen Francaturbetrages einen desfallsigen Wunsch zu erkennen gegeben haben. Proben werden nur dann zurückgegeben, wenn dies in dem Angebotsschreiben ausdrücklich verlangt wird, und erfolgt alsdann die Rücksendnng auf Kosten des betreffenden Bewerbers. Eine Rückgabe findet im Fall der Annahme des Angebotes nicht statt; ebenso kann im Fall der Ablehnung desselben die Rückgabe insoweit nicht verlangt werden, als die Proben bei den Prüfungen verbraucht sind.

Eingereichte Entwürfe werden auf Verlangen zurückgegeben.

Den Empfang des Zuschlagsschreibens hat der Unternehmer umgehend schriftlich zu bestätigen.

§ 7.

Vertragsabschluss.

Der Bewerber, welcher den Zuschlag erhält, ist verpflichtet, auf Erfordern über den durch die Ertheilung des Zuschlages zu Stande gekommenen Vertrag eine schriftliche Urknnde zu vollziehen.

Sofern die Unterschrift des Bewerbers der Behörde nicht bekannt ist, bleibt vorbehalten, eine Beglaubigung derselben zu verlangen.

Die der Ausschreibung zu Grunde liegenden Verdingungsanschläge, Zeichnungen etc., welche bereits durch das Angebot anerkannt sind, hat der Bewerber bei Abschluss des Vertrages mit zu unterzeichnen.

§ 8.

Cantionsstellung.

Innerhalb 14 Tagen nach der Ertheilung des Zuschlages hat der Unternehmer die vorgeschriebene Caution zu bestellen, widrigenfalls die Behörde befugt ist, von dem Vertrage zurückzutreten und Schadenersatz zu beanspruchen.

§ 9.

Kosten der Ansschreibung.

Zu den durch die Ausschreibnng selbst entstehenden Kosten hat der Unternehmer nicht beizutragen.

II.

Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung der Bauten*)

§ 1.

Gegenstand des Vertrages.

Den Gegenstand des Unternehmens bildet die Herstellung, resp. Ausführung der im Vertrage bezeichneten Bauwerke, resp. der Arbeiten und Lieferungen. Im Einzelnen bestimmt sich Art und Umfang der dem Unternehmer obliegenden Leistungen nach den Verdingungsanschlägen, den dazu gehörigen Zeichnungen und sonstigen als zum Vertrage gehörig bezeichneten Unterlagen. Die in den Verdingungsanschlägen angenommenen Vordersätze unterliegen jedoch denjenigen näheren Feststellungen, welche — ohne wesentliche Aenderung der dem Vertrage zu Grunde gelegten Bauentwürfe — bei der Ausführung der betreffenden Bauwerke sich ergeben.

Abänderungen der Bauentwürfe anzuordnen, bleibt der bauleitenden Behörde vorbehalten. Leistungen, welche in den Bauentwürfen nicht vorgesehen sind, können dem Unternehmer nur mit seiner Zustimmung übertragen werden.

§ 2.

Berechnung der Vergütung.

Die dem Unternehmer zukommende Vergütung wird nach den wirklichen Leistungen, bezw. Lieferungen unter Zugrundelegung der vertragsmässigen Einheitspreise berechnet.

Die Vergütung für Tagelohnsarbeiten erfolgt nach den vertragsmässig vereinbarten Lohnsätzen.

Ausschluss einer besonderen Vergütung für Nebenleistungen, Vorhalten von Werkzeug und Geräthen, Rüstungen etc.

Insoweit in den Verdingungsanschlägen für Nebenleistungen, sowie für das Vorhalten von Werkzeug und Geräthen, Rüstungen und für Herstellung und Unterhaltung von Zufuhrwegen nicht besondere Preisansätze vorgesehen sind, umfassen die vereinbarten Preise und Tagelohnsätze zugleich die Vergütung für die zur planmässigen Herstellung des Bauwerkes, resp. für die Erfüllung des Vertrages gehörenden Nebenleistungen aller Art, insbesondere auch für die Heranschaffung der zu den Bauarbeiten erforderlichen Materialien aus den auf der Baustelle befindlichen Lagerplätzen nach der Verwendungsstelle am Bau, sowie die Entschädigung für Vorhaltung an Werkzeug, Geräthen etc.

Auch die Gestellung der zu den Absteckungen, Höhenmessungen und Abnahmevermessungen erforderlichen Arbeitskräfte und Geräthe liegt dem Unternehmer ob, ohne dass demselben eine besondere Entschädigung hiefür gewährt wird, jedoch wird diese Gestellung für die Höhenmessungen bei den Wasserbauten nicht verlangt.

§ 3.

Mehrleistungen gegen den Vertrag.

Ohne ausdrückliche schriftliche Anordnung oder Genehmigung des bauleitenden Beamten darf der Unternehmer keinerlei vom Vertrag abweichende oder im Verdingungsanschlag nicht vorgesehene Arbeiten oder Lieferungen ausführen.

Diesem Verbot zuwider einseitig von dem Unternehmer bewirkte Leistungen ist der bauleitende Beamte ebenso wie die bauleitende Behörde befugt, auf dessen Gefahr und Kosten wieder beseitigen zu lassen; auch hat der Unternehmer nicht nur keinerlei Vergütung für derartige Arbeiten und Lieferungen zu beanspruchen, sondern muss auch für allen Schaden aufkommen, welcher etwa durch diese Abweichungen vom Vertrag für die Staatscasse entstanden ist.

§ 4.

Minderleistungen gegen den Vertrag.

Bleiben die ausgeführten Arbeiten oder Lieferungen zufolge der von der bauleitenden Behörde oder den bauleitenden Beamten getroffenen Anordnungen unter der im Vertrage festverdungenen Menge zurück, so hat der Unternehmer Anspruch auf den Ersatz des ihm nachweislich hieraus entstandenen wirklichen Schadens.

Nöthigenfalls entscheidet hierüber das Schiedsgericht (§ 19).

---

*) Anmerkung. Durch Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 26. October 1888 sind bezüglich der Ausführung von Leistungen und Lieferungen für die königlich preussische Staatseisenbahn-Verwaltung besondere „Allgemeine Vertragsbedingungen" festgestellt worden.

§ 5.

Beginn, Fortführung und Vollendung der Arbeiten etc., Conventionalstrafe.

Der Beginn, die Fortführung und Vollendnng der Arbeiten und Lieferungen haben nach den in den besonderen Bedingungen festgesetzten Fristen zu erfolgen.

Ist über den Beginn der Arbeiten etc. in den besonderen Bedingungen eine Vereinbarung nicht enthalten, so hat der Unternehmer spätestens 14 Tage nach schriftlicher Aufforderung Seitens des bauleitenden Beamten mit den Arbeiten oder Lieferungen zu beginnen.

Die Arbeit oder Lieferung muss im Verhältniss zu den bedungenen Vollendungsfristen fortgesetzt angemessen gefördert werden.

Die Zahl der zu verwendenden Arbeitskräfte und Geräthe, sowie die Vorräthe an Materialien müssen allzeit den übernommenen Leistungen entsprechen.

Eine im Vertrage bedungene Conventionalstrafe gilt nicht für erlassen, wenn die verspätete Vertragserfüllung ganz oder theilweise ohne Vorbehalt angenommen worden ist.

Eine tageweise zu berechnende Conventionalstrafe für verspätete Ausführung von Bauarbeiten bleibt für die in die Zeit einer Verzögerung fallenden Sonntage und allgemeinen Feiertage ausser Ansatz.

§ 6.

Hinderungen der Bauausführung.

Glaubt der Unternehmer sich in der ordnungsmässigen Fortführung der übernommenen Arbeiten durch Anordnungen der bauleitenden Behörde oder des bauleitenden Beamten oder durch das nicht gehörige Fortschreiten der Arbeiten anderer Unternehmer behindert, so hat er bei dem bauleitenden Beamten oder der bauleitenden Behörde hievon sofort Anzeige zu erstatten.

Andernfalls werden schon wegen der unterlassenen Anzeige keinerlei auf die betreffenden, angeblich hindernden Umstände begründete Ansprüche oder Einwendungen zugelassen.

Nach Beseitigung derartiger Hinderungen sind die Arbeiten ohne weitere Aufforderung ungesäumt wieder aufzunehmen.

Der bauleitenden Behörde bleibt vorbehalten, falls die bezüglichen Beschwerden des Unternehmers für begründet zu erachten sind, eine angemessene Verlängerung der im Vertrage festgesetzten Vollendungsfristen — längstens biz zur Dauer der betreffenden Arbeitshinderung — zu bewilligen.

Für die bei Eintritt einer Unterbrechung der Bauausführung bereits ausgeführten Leistungen erhält der Unternehmer die den vertragsmässig bedungenen Preisen entsprechende Vergütung. Ist für verschiedenwerthige Leistungen ein nach dem Durchschnitt bemessener Einheitspreis vereinbart, so ist unter Berücksichtigung des höheren oder geringeren Werthes der ausgeführten Leistungen gegenüber den noch rückständigen ein von dem verabredeten Durchschnittspreis entsprechend abweichender neuer Einheitspreis für das Geleistete besonders zu ermitteln und darnach die zu gewährende Vergütung zu berechnen.

Ausserdem kann der Unternehmer im Falle einer Unterbrechung oder gänzlichen Abstandnahme von der Bauausführung den Ersatz des ihm nachweislich entstandenen wirklichen Schadens beanspruchen, wenn die die Fortsetzung des Baues hindernden Umstände entweder von der bauleitenden Behörde und deren Organen verschuldet sind oder — insoweit zufällige, von dem Willen der Behörde unabhängige Umstände in Frage stehen — sich auf Seiten der bauleitenden Behörde zugetragen haben.

Eine Entschädigung für entgangenen Gewinn kann in keinem Falle beansprucht werden.

In gleicher Weise ist der Unternehmer zum Schadenersatz verpflichtet, wenn die betreffenden, die Fortführung des Baues hindernden Umstände von ihm verschuldet sind oder auf seiner Seite sich zugetragen haben.

Ist die Unterbrechung durch Naturereignisse herbeigeführt worden, so kann der Unternehmer einen Schadenersatz nicht beanspruchen.

Auf die gegen den Unternehmer geltend zu machenden Schadensersatzforderungen kommen die etwa eingezogenen oder verwirkten Conventionalstrafen in Anrechnung. Ist die Schadensersatzforderung niedriger als die Conventionalstrafe, so kommt nur die letztere zur Einziehung.

In Ermanglung gütiger Einigung entscheidet über die bezüglichen Ansprüche das Schiedsgericht (§ 19).

Dauert die Unterbrechung der Bauausführung länger als sechs Monate, so steht jeder der beiden Vertragsparteien der Rücktritt vom Vertrage frei. Die Rücktrittserklärung muss schriftlich und spätestens 14 Tage nach Ablauf jener sechs

Monate dem anderen Theil zugestellt werden; andernfalls bleibt — unbeschadet der inzwischen etwa erwachsenen Ansprüche auf Schadenersatz oder Conventionalstrafe — der Vertrag mit der Massgabe in Kraft, dass die in demselben ausbedungene Vollendungsfrist um die Dauer der Bauunterbrechung verlängert wird.

§ 7.

Güte der Arbeitsleistung und der Materialien.

Die Arbeitsleistungen müssen den besten Regeln der Technik und den besonderen Bestimmungen des Verdingungsanschlages und des Vertrages entsprechen.

Bei den Arbeiten dürfen nur tüchtige und geübte Arbeiter beschäftigt werden.

Arbeitsleistungen, welche der bauleitende Beamte den gedachten Bestimmungen nicht entsprechend findet, sind sofort und unter Ausschluss der Anrufung eines Schiedsgerichtes zu beseitigen und durch untadelhafte zu ersetzen. Für hiebei entstehende Verluste an Materialien hat der Unternehmer die Staatscasse schadlos zu halten.

Arbeiter, welche nach dem Urtheil des bauleitenden Beamten untüchtig sind, müssen auf Verlangen entlassen und durch tüchtige ersetzt werden.

Materialien, welche dem Anschlage, bezw. den besonderen Bedingungen oder den dem Vertrage zu Grunde gelegten Proben nicht entsprechen, sind auf Anordnung des bauleitenden Beamten innerhalb einer von ihm zu bestimmenden Frist von der Baustelle zu entfernen.

Behufs Ueberwachung der Ausführung der Arbeiten steht dem bauleitenden Beamten oder den von demselben zu beauftragenden Personen jederzeit während der Arbeitsstunden der Zutritt zu den Arbeitsplätzen und Werkstätten frei, in welchen zu dem Unternehmen gehörige Arbeiten angefertigt werden.

§ 8.

Erfüllung der dem Unternehmer Handwerkern und Arbeitern gegenüber obliegenden Verbindlichkeiten.

Der Unternehmer hat der bauleitenden Behörde und dem bauleitenden Beamten über die mit Handwerkern und Arbeitern in Betreff der Ausführung der Arbeit geschlossenen Verträge jederzeit auf Erfordern Auskunft zu ertheilen.

Sollte das angemessene Fortschreiten der Arbeiten dadurch in Frage gestellt werden, dass der Unternehmer Handwerkern oder Arbeitern gegenüber die Verpflichtungen aus dem Arbeitsvertrage nicht oder nicht pünktlich erfüllt, so bleibt der bauleitenden Behörde das Recht vorbehalten, die von dem Unternehmer geschuldeten Beträge für dessen Rechnung unmittelbar an die Berechtigten zu zahlen. Der Unternehmer hat die hiezu erforderlichen Unterlagen, Lohnlisten etc. der bauleitenden Behörde, bezw. dem bauleitenden Beamten zur Verfügung zu stellen.

§ 9.

Entziehung der Arbeit etc.

Die bauleitende Behörde ist befugt, dem Unternehmer die Arbeiten und Lieferungen ganz oder theilweise zu entziehen und den noch nicht vollendeten Theil auf seine Kosten ausführen zu lassen oder selbst für seine Rechnung anszuführen, wenn

a) seine Leistungen untüchtig sind, oder
b) die Arbeiten nach Massgabe der verlaufenen Zeit nicht genügend gefördert sind, oder
c) der Unternehmer den von der bauleitenden Behörde gemäss § 8 getroffenen Anordnungen nicht nachkommt.

Vor der Entziehung der Arbeiten etc. ist der Unternehmer zur Beseitigung der vorliegenden Mängel, bezw. zur Befolgung der getroffenen Anordnungen unter Bewilligung einer angemessenen Frist aufzufordern.

Von der verfügten Arbeitsentziehung wird dem Unternehmer durch eingeschriebenen Brief Eröffnung gemacht.

Auf die Berechnung der für die ausgeführten Leistungen dem Unternehmer zustehenden Vergütung und den Umfang der Verpflichtung desselben zum Schadensersatz finden die Bestimmungen im § 6 gleichmässige Anwendung.

Nach beendeter Arbeit oder Lieferung wird dem Unternehmer eine Abrechnung über die für ihn sich ergebende Forderung und Schuld mitgetheilt.

Abschlagszahlungen können im Falle der Arbeitsentziehung dem Unternehmer nur innerhalb desjenigen Betrages gewährt werden, welcher als sicheres Guthaben desselben unter Berücksichtigung der entstandenen Gegenansprüche ermittelt ist.

Ueber die in Folge der Arbeitsentziehung etwa zu erhebenden vermögensrechtlichen Ansprüche entscheidet in Ermanglung gütlicher Einigung das Schiedsgericht (§ 19).

§ 10.

Ordnungsvorschriften.

Der Unternehmer oder dessen Vertreter muss sich zufolge Aufforderung des bauleitenden Beamten auf der Baustelle einfinden, so oft nach dem Ermessen des letzteren die zutreffenden baulichen Anordnungen ein mündliches Benehmen auf der Baustelle erforderlich machen. Die sämmtlichen auf dem Bau beschäftigten Bevollmächtigten, Gehilfen und Arbeiter des Unternehmers sind bezüglich der Bauausführung und der Aufrechthaltung der Ordnung auf dem Bauplatz den Anordnungen des bauleitenden Beamten, bezw. dessen Stellvertreters unterworfen. Im Falle des Ungehorsams kann ihre sofortige Entfernung von der Baustelle verlangt werden.

Der Unternehmer hat, wenn nicht ein Anderes ausdrücklich vereinbart worden ist, für das Unterkommen seiner Arbeiter insoweit dies von dem bauleitenden Beamten für erforderlich erachtet wird, selbst zu sorgen. Er muss für seine Arbeiter auf eigene Kosten an den ihm angewiesenen Orten die nöthigen Abtritte herstellen, sowie für deren regelmässige Reinigung, Desinfection und demnächstige Beseitigung Sorge tragen.

Für die Bewachung seiner Gerüste, Werkzeuge, Geräthe etc., sowie seiner auf der Baustelle lagernden Materialien Sorge zu tragen, ist lediglich Sache des Unternehmers.

Mitbenutzung von Rüstungen.

Die von dem Unternehmer hergestellten Rüstungen sind während ihres Bestehens auch anderen Bauhandwerkern unentgeltlich zur Benutzung zu überlassen. Aenderungen an den Rüstungen im Interesse der bequemeren Benutzung seitens der übrigen Bauhandwerker vorzunehmen, ist der Unternehmer nicht verpflichtet.

§ 11.

Beobachtung polizeilicher Vorschriften. Haftung des Unternehmers für seine Angestellten etc.

Für die Befolgung der für Bauausführungen bestehenden polizeilichen Vorschriften und der etwa besonders ergehenden polizeilichen Anordnungen ist der Unternehmer für den ganzen Umfang seiner vertragsmässigen Verpflichtungen verantwortlich. Kosten, welche ihm dadurch erwachsen, können der Staatscasse gegenüber nicht in Rechnung gestellt werden.

Der Unternehmer trägt insbesondere die Verantwortung für die gehörige Stärke und sonstige Tüchtigkeit der Rüstungen. Dieser Verantwortung unbeschadet ist er aber auch verpflichtet, eine von dem bauleitenden Beamten angeordnete Ergänzung und Verstärkung der Rüstungen unverzüglich und auf eigene Kosten zu bewirken.

Für alle Ansprüche, die wegen einer ihm selbst oder seinen Bevollmächtigten, Gehilfen oder Arbeitern zur Last fallenden Vernachlässigung polizeilicher Vorschriften an die Verwaltung erhoben werden, hat der Unternehmer in jeder Hinsicht aufzukommen.

Ueberhaupt haftet er in Ausführung des Vertrages für alle Handlungen seiner Bevollmächtigten, Gehilfen und Arbeiter persönlich. Er hat insbesondere jeden Schaden an Person oder Eigenthum zu vertreten, welcher durch ihn oder seine Organe Dritten oder der Staatscasse zugefügt wird.

Krankenversicherung der Arbeiter.

Der Unternehmer ist verpflichtet, in Gemässheit des Gesetzes über die Krankenversicherung der Arbeiter vom 15. Juni 1883 (R.-G.-Bl. S. 73) die Versicherung der von ihm bei der Bauausführung beschäftigten Personen gegen Krankheit zu bewirken, soweit dieselben nicht bereits nachweislich Mitglieder einer den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Krankencasse sind.

Auf Verlangen der bauleitenden Behörde hat er gemäss § 70 des genannten Gesetzes gegen Bestellung ausreichender Sicherheit eine den Vorschriften dieses Gesetzes entsprechende Baukrankencasse entweder für seine nicht bereits anderweitig versicherten versicherungspflichtigen Arbeiter und Angestellten allein, oder mit anderen Unternehmern, welchen die Ausführung von Arbeiten auf eigene Rechnung übertragen wird, gemeinsam zu errichten.

Wird ihm diese Verpflichtung nicht auferlegt, errichtet jedoch die bauleitende Behörde selbst eine Baukrankencasse, so hat er seine nicht bereits anderweitig versicherten versicherungspflichtigen Arbeiter und Angestellten in diese Casse aufnehmen zu lassen und erkennt das Statut derselben in allen Bestimmungen als verbindlich an. Zu den Kosten der Rechnungs- und Cassenführung der Baukrankencasse hat er in diesem Falle auf Verlangen der bauleitenden Behörde einen von derselben festzusetzenden Beitrag zu leisten.

Unterlässt es der Unternehmer, die Krankenversicherung der von ihm beschäftigten versicherungspflichtigen Personen zu bewirken, so ist er verpflichtet, alle Aufwendungen zu erstatten, welche etwa der bauleitenden Behörde hinsichtlich der von ihm beschäftigten Personen durch Erfüllung der aus dem Reichsgesetze vom 15. Juni 1883 sich ergebenden Verpflichtungen erwachsen.

Etwaige in diesem Falle von der Baukrankencasse statutenmässig geleistete Unterstützungen sind von dem Unternehmer gleichfalls zu ersetzen.

Der Unternehmer erklärt hiemit ausdrücklich die von ihm gestellte Caution auch für die Erfüllung der sämmtlichen vorstehend bezeichneten Verpflichtungen in Bezug auf die Arbeiter-Krankenversicherung haftbar.

§ 11 a.

Haftpflicht des Unternehmers bei Eingriffen desselben in die Rechte Dritter.

Für Beschädigungen angrenzender Ländereien, insbesondere durch Entnahme, durch Auflagerung von Erd- und anderen Materialien ausserhalb der schriftlich dazu angewiesenen Flächen, oder durch unbefugtes Betreten, ingleichen für die Folgen eigenmächtiger Versperrungen von Wegen und Wasserläufen haftet ausschliesslich der Unternehmer, mögen diese Handlungen von ihm oder von seinem Bevollmächtigten, Gehilfen oder Arbeitern vorgenommen sein.

Für den Fall einer solchen widerrechtlichen und nach pflichtmässiger Ueberzeugung der Verwaltung dem Unternehmer zur Last fallenden Beschädigung erklärt sich derselbe damit einverstanden, dass die bauleitende Behörde auf Verlangen des Beschädigten durch einen nach Anhörung des Unternehmers von ihr zu wählenden Sachverständigen auf seine Kosten den Betrag des Schadens ermittelt und für seine Rechnung an den Beschädigten auszahlt, im Falle eines rechtlichen Zahlungshindernisses aber hinterlegt, sofern die Zahlung oder Hinterlegung mit der Massgabe erfolgt, dass dem Unternehmer die Rückforderung für den Fall vorbehalten bleibt, dass auf seine gerichtliche Klage dem Beschädigten der Ersatzanspruch ganz oder theilweise aberkannt werden sollte.

§ 12.

Aufmessungen während des Baues und Abnahme.

Der bauleitende Beamte ist berechtigt, zu verlangen, dass über alle später nicht mehr nachzumessenden Arbeiten von den beiderseits zu bezeichnenden Beauftragten während der Ausführung gegenseitig anzuerkennende Notizen geführt werden, welche demnächst der Berechnung zu legen sind.

Von der Vollendung der Arbeiten oder Lieferungen hat der Unternehmer dem bauleitenden Beamten durch eingeschriebenen Brief Anzeige zu machen, worauf der Termin für die Abnahme mit thunlichster Beschleunigung anberaumt und dem Unternehmer schriftlich gegen Behändigungsschein oder mittelst eingeschriebenen Briefes bekannt gegeben wird.

Ueber die Abnahme wird in der Regel eine Verhandlung aufgenommen; auf Verlangen des Unternehmers muss dies geschehen.

Die Verhandlung ist von dem Unternehmer, beziehungsweise dem für denselben etwa erschienenen Stellvertreter mit zu vollziehen.

Von der über die Abnahme aufgenommenen Verhandlung wird dem Unternehmer auf Verlangen beglaubigte Abschrift mitgetheilt.

Erscheint in dem zur Abnahme anberaumten Termin, gehöriger Benachrichtigung ungeachtet, weder der Unternehmer selbst, noch ein Bevollmächtigter desselben, so gelten die durch die Organe der bauleitenden Behörden bewirkten Aufnahmen, Notirungen etc. als anerkannt.

Auf die Feststellung des von dem Unternehmer Geleisteten im Falle der Arbeitsentziehung (§ 9) finden diese Bestimmungen gleichmässige Anwendung.

Müssen Theillieferungen sofort nach ihrer Anlieferung abgenommen werden, so bedarf es einer besonderen Benachrichtigung des Unternehmers hievon nicht, vielmehr ist es Sache desselben, für seine Anwesenheit oder Vertretung bei der Abnahme Sorge zu tragen.

§ 13.

Rechnungsaufstellung.

Bezüglich der formellen Aufstellung der Rechnung, welche in der Form, Ausdrucksweise, Bezeichnung der Bautheile, resp. Räume und Reihenfolge der Positionsnummern genau nach dem Verdingsanschlag einzurichten ist, hat der Unternehmer den von der bauleitenden Behörde, bezw. dem bauleitenden Beamten gestellten Anforderungen zu entsprechen.

Etwaige Mehrarbeiten sind in besonderer Rechnung nachzuweisen, unter deutlichem Hinweis auf die schriftlichen Vereinbarungen, welche bezüglich derselben getroffen worden sind.

Tagelohnrechnungen.

Werden im Auftrage des bauleitenden Beamten Seitens des Unternehmers Arbeiten im Tagelohn ausgeführt, so ist die Liste der hiebei beschäftigten Arbeiter dem bauleitenden Beamten oder dessen Vertreter behufs Prüfung ihrer Richtigkeit täglich vorzulegen. Etwaige Ausstellungen dagegen sind dem Unternehmer binnen längstens acht Tagen mitzutheilen.

Die Tagelohnrechnungen sind längstens von zwei zu zwei Wochen dem bauleitenden Beamten einzureichen.

§ 14.

Zahlungen.

Die Schlusszahlung erfolgt auf die vom Unternehmer einzureichende Kostenrechnung alsbald nach vollendeter Prüfung und Feststellung derselben.

Abschlagszahlungen werden dem Unternehmer in angemessenen Fristen auf Antrag nach Massgabe des jeweilig Geleisteten bis zu der von dem bauleitenden Beamten mit Sicherheit vertretbaren Höhe gewährt.

Bleiben bei der Schlussabrechnung Meinungsverschiedenheiten zwischen dem bauleitenden Beamten oder der bauleitenden Behörde und dem Unternehmer bestehen, so soll das dem letzteren unbestritten zustehende Guthaben demselben gleichwohl nicht vorenthalten werden.

Verzicht auf spätere Geltendmachung aller nicht ausdrücklich vorbehaltenen Ansprüche.

Vor Empfangnahme des von dem bauleitenden Beamten oder der bauleitenden Behörde als Restguthaben zur Anszahlung angebotenen Betrages muss der Unternehmer alle Ansprüche, welche er aus dem Vertragsverhältniss über die behördlicherseits anerkannten hinaus etwa noch zu haben vermeint, bestimmt bezeichnen und sich vorbehalten, widrigenfalls die Geltendmachung dieser Ansprüche später ausgeschlossen ist.

Zahlende Casse.

Alle Zahlungen erfolgen, sofern nicht in den besonderen Bedingungen etwas Anderes festgesetzt ist, aus der Casse der bauleitenden Behörde.

§ 15.

Gewährleistung.

Die in den besonderen Bedingungen des Vertrags vorgesehene, in Ermanglung solcher nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften sich bestimmende Frist für die dem Unternehmer obliegende Gewährleistung für die Güte der Arbeit oder der Materialien beginnt mit dem Zeitpunkt der Abnahme der Arbeit oder Lieferung.

Der Einwand nicht rechtzeitiger Anzeige von Mängeln gelieferter Waaren (Art. 347 des Handelsgesetzbuches) ist nicht statthaft.

§ 16.

Sicherheitsstellung. Bürgen.

Bürgen haben als Selbstschuldner in den Vertrag mit einzutreten.

Cautionen.

Cautionen können in baarem Gelde oder guten Werthpapieren oder sicheren — gezogenen — Wechseln oder Sparcassebüchern bestellt werden.

Die Schuldverschreibungen, welche von dem Deutschen Reich oder von einem deutschen Bundesstaat ausgestellt oder garantirt sind, sowie die Stamm- und Stamm-Prioritätsactien und die Prioritäts-Obligationen derjenigen Eisenbahnen, deren Erwerb durch den preussischen Staat gesetzlich genehmigt ist, werden zum vollen Curswerthe als Caution angenommen. Die übrigen bei der Deutschen Reichsbank beleihbaren Effecten werden zu dem daselbst beleihbaren Bruchtheil des Curswerthes als Caution angenommen.

Die Ergänzung einer in Werthpapieren bestellten Caution kann gefordert werden, falls in Folge eines Cursrückganges der Curswerth, bezw. der zulässige Bruchtheil desselben für den Betrag der Caution nicht mehr Deckung bietet.

Baar hinterlegte Cautionen werden nicht verzinst. Zinstragenden Werthpapieren sind die Talons und Zinsscheine, insoweit bezüglich der letzteren in den besonderen Bedingungen nicht etwas Anderes bestimmt wird, beizufügen. Die Zinsscheine werden so lange als nicht eine Veräusserung der Werthpapiere zur Deckung entstandener Verbindlichkeiten in Aussicht genommen

werden muss, an den Fälligkeitsterminen dem Unternehmer ausgehändigt. Für den Umtausch der Talons, die Einlösung und den Ersatz ausgeloster Werthpapiere, sowie den Ersatz abgelaufener Wechsel hat der Unternehmer zu sorgen.

Falls der Unternehmer in irgend einer Beziehung seinen Verbindlichkeiten nicht nachkommt, kann die Behörde zu ihrer Schadloshaltung auf dem einfachsten gesetzlich zulässigen Wege die hinterlegten Werthpapiere und Wechsel veräussern, bezw. eincassiren.

Die Rückgabe der Caution, soweit dieselbe für Verbindlichkeiten des Unternehmers nicht in Anspruch zu nehmen ist, erfolgt, nachdem der Unternehmer die ihm obliegenden Verpflichtungen vollständig erfüllt hat, und insoweit die Caution zur Sicherung der Garantieverpflichtung dient, nachdem die Garantiezeit abgelaufen ist. In Ermanglung anderweiter Verabrechnung gilt als bedungen, dass die Caution in ganzer Höhe zur Deckung der Garantieverbindlichkeit einzubehalten ist.

§ 17.

Uebertragbarkeit des Vertrages.

Ohne Genehmigung der bauleitenden Behörde darf der Unternehmer seine vertragsmässigen Verpflichtungen nicht auf Andere übertragen.

Verfällt der Unternehmer vor Erfüllung des Vertrages in Concurs, so ist die bauleitende Behörde berechtigt, den Vertrag mit dem Tage der Concurseröffnung aufzuheben.

Bezüglich der in diesem Falle zu gewährenden Vergütung, sowie der Gewährung von Abschlagszahlungen finden die Bestimmungen des § 9 sinngemässe Anwendung.

Für den Fall, dass der Unternehmer mit Tod abgehen sollte, bevor der Vertrag vollständig erfüllt ist, hat die bauleitende Behörde die Wahl, ob sie das Vertragsverhältniss mit den Erben desselben fortsetzen oder dasselbe als aufgelöst betrachten will.

§ 18.

Gerichtsstand.

Für die aus diesem Vertrage entspringenden Rechtsstreitigkeiten hat der Unternehmer — unbeschadet der im § 19 vorgesehenen Zuständigkeit eines Schiedsgerichtes — bei dem für den Ort der Bauausführung zuständigen Gericht Recht zu nehmen.

§ 19.

Schiedsgericht.

Streitigkeiten über die durch den Vertrag begründeten Rechte und Pflichten, sowie über die Ausführung des Vertrages sind zunächst der vertragschliessenden Behörde zur Entscheidung vorzulegen.

Die Entscheidung dieser Behörde gilt als anerkannt, falls der Unternehmer nicht binnen vier Wochen vom Tage der Zustellung derselben der Behörde anzeigt, dass er auf schiedsrichterliche Entscheidung antrage.

Die Fortführung der Bauarbeiten nach Massgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnungen darf hiedurch nicht aufgehalten werden.

Auf das schiedsrichterliche Verfahren finden die Vorschriften der deutschen Civilprocessordnung vom 30. Jänner 1877, §§ 851 bis 872, Anwendung.

Falls über die Bildung des Schiedsgerichtes durch die besonderen Vertragsbedingungen abweichende Vorschriften nicht getroffen sind, ernennen die Verwaltung und der Unternehmer je einen Schiedsrichter. Dieselben sollen nicht gewählt werden aus der Zahl der unmittelbar Betheiligten oder derjenigen Beamten, zu deren Geschäftskreis die Angelegenheit gehört hat.

Falls die Schiedsrichter sich über einen gemeinsamen Schiedsspruch nicht einigen können, wird das Schiedsgericht durch einen Obmann ergänzt. Derselbe wird von den Schiedsrichtern gewählt oder, wenn diese sich nicht einigen können, von dem Präsidenten derjenigen benachbarten Provinzialbehörde desselben Verwaltungszweiges ernannt, deren Sitz dem Sitze der vertragschliessenden Behörde am nächsten belegen ist.

Der Obmann hat die weiteren Verhandlungen zu leiten und darüber zu befinden, ob und inwieweit eine Ergänzung der bisherigen Verhandlungen (Beweisaufnahme u. s. w.) stattzufinden hat. Die Entscheidung über den Streitgegenstand erfolgt dagegen nach Stimmenmehrheit.

Bestehen in Beziehung auf Summen, über welche zu entscheiden ist, mehr als zwei Meinungen, so wird die für die grösste Summe abgegebene Stimme der für die zunächst geringere abgegebenen hinzugerechnet.

Ueber die Tragung der Kosten des schiedsrichterlichen Verfahrens entscheidet das Schiedsgericht nach billigem Ermessen.

Wird der Schiedsspruch in den im § 867 der Civilprocessordnung bezeichneten Fällen aufgehoben, so hat die Entscheidung des Streitfalles im ordentlichen Rechtswege zu erfolgen.

§ 20.

Kosten und Stempel.

Briefe und Depeschen, welche den Abschluss und die Ausführung des Vertrages betreffen, werden beiderseits frankirt.

Die Portokosten für solche Geld- und sonstige Sendungen, welche im ausschliesslichen Interesse des Unternehmens erfolgen, trägt der letztere.

Die Kosten des Vertragsstempels trägt der Unternehmer nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen.

Die übrigen Kosten des Vertragsabschlusses fallen jedem Theile zur Hälfte zur Last.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn-Frachtbriefe mit aufgedrucktem Stempelzeichen. (Einführung auf den Eisenbahnen des Occupationsgebietes [Bosnien und Herzegowina].) In der Nr. 144 des Verordnungs-Blattes 1892 wurde bereits mitgetheilt, dass das neue Eisenbahn-Betriebsreglement vom 10. December 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 10) mit 1. Jänner d. J. auch auf sämmtlichen Eisenbahnen des Occupationsgebietes eingeführt worden ist. Mit dem gleichen Zeitpunkte sind für das ganze Occupationsgebiet zufolge der Verordnung der Landesregierung für Bosnien und die Herzegowina vom 2. Jänner 1893 (Gesetz- und Verordnungs-Blatt für Bosnien und die Herzegowina, Nr. 6) auch im Wesen gleiche Bestimmungen in Wirksamkeit getreten, wie solche mit der Verordnung vom 11. December 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 213) über die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder zur Einführung gelangt sind.

[H.-M.-Z. 38 702 ex 1892.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXIX. Stückes.) Das am 27. Februar herausgegebene XXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2100: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 21. Februar 1893, Z. 3860, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Galizien, der Bukowina, Böhmen, Mähren, Schlesien, Nieder- und Oberösterreich, Krain, Salzburg, Kärnten und aus Ungarn nach, bezw. durch Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des XXX. Stückes.) Das am 28. Februar herausgegebene XXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter:

Nr. 2101: Bekanntmachung des kgl. sächs. Ministeriums des Innern vom 25. Februar 1893, betreffend das Verbot der Einfuhr von lebenden Schweinen — mit Ausnahme jener vom Borstenviehmarkte zu Wiener-Neustadt — und von lebenden Schafen aus Oesterreich-Ungarn nach Sachsen.

— (Inhalt des XXXI. Stückes.) Das am 2. März herausgegebene XXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2102: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 23. Februar 1893, Z. 12.209, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Kimpolung und Suczawa in der Bukowina mittelst Eisenbahn nach Galizien.

Nr. 2103: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 27. Februar 1893, Z. 2875, betreffend das Verbot der Ein- und Durchfuhr von lebenden Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen aus Krain nach beziehungsweise durch Kärnten.

Nr. 2104: Bekanntmachung des königl. bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 30. Jänner 1893, Z. 1796, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn nach Bayern.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. Februar d. J. dem Inspector der priv. Oesterr. Nordwestbahn Johann Buberl in Anerkennung seiner verdienstlichen Leistungen auf technischem Gebiete taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Württembergisch-Badischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung des II. Nachtrages.

Mit Wirksamkeit vom 15. März 1893 erfolgt die Einführung des II. Nachtrages zu dem ab 1. Juni 1891 giltigen Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn einerseits und Stationen der Württembergischen und Badischen Staatseisenbahnen andererseits.

Derselbe enthält Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen.

Wien, am 25. Februar 1893. [210]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Tarifirung von Retortenkohle.

Mit Giltigkeit vom 15. März 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung wird der Artikel „Retortenkohle" (Retortencoaks aus Leuchtgasfabriken) unter die Güter des Specialtarifes II des Bodensee-Gütertarifes, giltig vom 1. Jänner 1889, eingereiht.

Wien, am 27. Februar 1893. [211]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung eines Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1893 tritt der Tarif für den Güterverkehr zwischen den Schiffsstationen Regensburg, Passau, Wien, Budapest und Semlin einerseits und Stationen der Rumänischen Eisenbahnen andererseits mit Umschlag in Verciorova in Kraft.

Exemplare sind bei der Direction um den Preis von 30 kr. erhältlich.

Wien, am 1. März 1893. [212]

Getreideverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Graz-Köflacher Bahn und der vormaligen Ungarischen Westbahn.

Aufhebung des Tarifes.

Mit 30. April 1893 tritt der vom 1. Juli 1887 giltige Specialtarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten und Mahlproducten, als: Weizen, Roggen (Korn), Gerste, Hafer, Halbfrucht, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Spelz, Hirse, Mais (Kukurutz), Bohnen (Fisolen), Erbsen, Linsen, Lupinen, Wicken, Lein-, Hanf-, Mohn- und Rübsamen (Raps, Reps, Rübsen), Dinkel, Dotter, Sesamsaat, Baumwollsamen, Canariensamen, Spörgelsamen, Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Spelz, Kleie, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste und dergl. bei Auflieferung von mindestens 10.000 kg zu einem Frachtbriefe oder Frachtzahlung für dieses Quantum im directen Verkehre zwischen inbenannten Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und den inbenannten Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Graz-Köflacher Bahn und Ungarischen Westbahn sammt Nachtrag I vom 1. Februar 1893 ausser Kraft.

Wien, am 1. März 1893. [213]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwest-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

In dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Tarif, Theil II, Heft 3, „Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen" für Wein und Weinmost, sind auf Seite 30, Pos. Nr. 44, in der 3. Rubrik die Stationsnamen in unrichtiger Reihenfolge angeführt. Die Stationsnamen sind richtig in folgender Reihenfolge anzuführen:

Bóba
Devecser
Kis-Czell
Sárvár
Veszprém
Szt.-Mihály-Zichyfalva
Tüskevár
Vár Palota

Die in der 4. Rubrik eingestellten Frachtsätze bleiben unverändert in der Reihenfolge wie sie eingestellt sind.

Wien, am 1. März 1893. [214]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Getreide-Specialtarif 1893.) Mit Schiffahrtsbeginn 1893 tritt unter Giltigkeit bis auf Weiteres ein neuer Specialtarif für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Reis (ungeschält) und Oelsaaten, als; Weizen, Roggen, Korn, Gerste, Malz, Hafer, Halbfrucht, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Spelz, Hirse, Mais (Kukurutz), Bohnen (Fisolen), Erbsen, Linsen, Lupinen, Wicken, Raden (Trespe), Rohreis, Rübsamen (Raps, Reps, Rübsen), Lein-, Hanf- und Mohnsamen, Dinkel, Dotter, Sesamsaat, Baumwoll-, Canarien- und Spörgelsamen, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Repskuchen und Repskuchenmehl, Leinkuchen und Leinkuchenmehl, in Kraft.

Den allgemeinen Bestimmungen dieses Tarifes ist zu entnehmen, dass die darin verzeichneten Frachtsätze für ganze Schleppladungen alla rinfusa (geschüttet) oder sackirter Waare von mindestens 3000 q (bei Hafer 2500 q), sowie sackirter Theilsendungen in Mengen von mindestens 1000 kg pro Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, nach einer Bestimmungsstation aufgegeben, zur Anwendung kommen. Werden Schleppe zur Verladung eines grösseren als des vorangegebenen Quantums bestellt, so wird die Frachtgebühr mindestens für das Bestellquantum berechnet. Im Falle der Beistellung eines Schleppes von geringerer Trägfähigkeit als das Bestellquantum wird bei voller Ausnützung des Laderaumes des Fahrzeuges der Frachtberechnung die thatsächlich verladene Menge zu Grunde gelegt.

Bei Schleppladungen, welche ohne Gewichtsgarantie zur Expedition gelangen, wird im Falle eines Minderbefundes bei der Ausladung die Frachtgebühr nach dem Ausladebefunde, mindestens aber für das in den Frachtbriefen Seitens der Versender angegebene Quantum, gekürzt um 2 Percent, eingehoben.

In folgenden Fällen werden die Frachtsätze des Tarifes mit einem 5perc. Frachtzuschlage berechnet, und zwar:

a) bei Schleppladungen unter 3000 q (bei Hafer 2500 q);
b) wenn ein Fahrzeug seine Ladung an drei Ladeplätzen erhält, wobei Completirungen der Ladung nur in der Richtung der Bestimmungsstation gestattet sind.

Der Frachtzuschlag erstreckt sich auf die Fracht der ganzen Ladung des Schleppes. Bei Verladungen an mehr als 3 Ladeplätzen ist rücksichtlich der Frachtberechnung eine besondere Vereinbarung zu treffen.

Wenn, vorbehaltlich der Zustimmung der Gesellschaft, Theillöschungen ganzer Schleppladungen vor Erreichung der Bestimmungsstation vorgenommen, oder wenn aus einem Schleppe nur ein Theil der darin verladenen Frucht am Bestimmungsorte gelöscht und die Restladung über den ursprünglichen Bestimmungsort hinaus weiter befördert werden sollte, so werden für derartige Sendungen die Frachtsätze dieses Specialtarifes bis und ab der Station, wo die Theillöschung erfolgt, berechnet. Die bis zu dieser Station erwachsenden Fracht- und Nebengebühren können nach Wahl der Partei entweder vor der Neuaufgabe baar beglichen oder der Restsendung als provisionsfreie Nachnahme angelastet werden.

Die Frachtsätze verstehen sich in österr. Währung Noten, bezw. Centimes Gold per 100 kg einschliesslich der ungarischen Transportsteuer und der Transportversicherung bis zum Maximalwerthe von 9 fl. (Frcs. 19), in welchem Werthe die Schiffsfracht als Aufgabestation bereits enthalten ist, dagegen exclusive Ein- und Ausladung und sonstiger Nebenspesen. In dem Frachtbriefe über jede Sendung ist der Gesammtwerth der Waare, welcher den Marktpreis an der Aufgabsstation und die für den Transport erwachsende Fracht umfasst, anzugeben. Uebersteigt der Gesammtwerth obigen Maximalbetrag von 9 fl. (19 Frcs.), so wird die resultirende Differenz als Mehrwerth behandelt und muss die Versicherung dieser Mehrwerthe bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft laut Versicherungstabelle — Anhang zum allgemeinen Frachtentarif, giltig vom Schiffahrtsbeginn 1891 — erfolgen.

Bei Havariefällen von Fahrzeugen, welche nicht unter Gewichtsgarantie beladen wurden, wird die Entschädigung für das havarirte Quantum, wenn das Gesammtquantum bei der Ausladung nicht nachweisbar ist, auf Grund des von der Aufgabsstation in den Frachtbriefen vermerkten, nach Tiefgang des Schleppes constatirten Gesammtgewichtes vorgenommen.

Bei Expedition von Theilsendungen in Säcken, welche nur an gesellschaftlichen Stationen zur Beförderung angenommen werden, kommt für Ein- und Ausladung (einschliesslich der Abwaage bei der Einladung) eine Gebühr von 6 kr. ö. W. in Noten, bezw. 15 Ctms. Gold per 100 kg abgesondert zu berechnen, gleichviel ob die Manipulation durch die Gesellschaft oder durch die Partei erfolgt. Für selbst besorgte Ein- oder Ausladung von Sendungen in Säcken werden für je eine Manipulation 2 kr. ö. W. in Noten, bezw. 5 Ctms. Gold per 100 kg an die Partei im Reclamationswege gegen Vorlage des Original-Frachtbriefes vergütet. Für den Umschlag sackirter Sendungen in Barcs wird eine Gebühr von $3^1/_2$ kr. und für Sendungen, welche geschüttet (alla rinfusa) in Barcs ankommen, eine solche von $4^1/_2$ kr. per 100 kg berechnet. Für das Egalisiren des Sackgewichtes kommt eine Sondergebühr von 2 kr. per 100 kg in Rechnung. Bei Schleppladungen sackirten Getreides wird nur dann die vorbezifferte Ladegebühr in Anrechnung gebracht, wenn die Gesellschaft die Ein- oder Ausladung besorgt.

In Verkehren, für welche keine Tarife erstellt sind, kommen die Sätze der nächst weiter gelegenen Station zur Anwendung.

Für die Berechnung der Fracht ist ausschliesslich der Tag der Aufgabe, bezw. der Uebergabe des Frachtbriefes nach vollendeter Einladung bei der betreffenden Agentie massgebend.

Die Kosten für Schifftungen geschütteter Schleppladungen speciell auf dem Hauptstrome der Donau werden von der Gesellschaft aus Eigenem bestritten. Hieraus kann aber kein Anspruch auf unbedingte Expedition oder Schifftung der beladenen Schleppe abgeleitet werden, namentlich nicht für Schleppe aus der unteren Donau, weil über die Kataraktenstrecke nächst Orsova die Passage auch geschiffteter Getreideschleppe stets vom jeweiligen Wasserstande abhängig ist. Eventuelle Schifftungen von geschütteten Schleppladungen auf den Nebenflüssen und Seitenarmen der Donau, sowie auf den Canälen werden durch die Gesellschaft auf Kosten der Partei vorgenommen. Für Schifftungen sackirter Waare werden den Parteien keine Schifftungsspesen in Anrechnung gebracht. Dagegen hat die Partei für die bei Schifftungen von geschütteter Waare und sackirten Sendungen entsprechenden Zollspesen stets aufzukommen.

Die tarifmässigen Fracht- und sonstigen Gebühren sind stets vor Beginn der Ausladung zu entrichten. Eventuelle Frachtrichtigstellungen erfolgen auf Grund des Gewichtsbefundes nach der Ausladung gegen Vorlage der Original-Schiffsfrachtbriefe.

Die Parteien haben die Ein- und Ausladung zusammen in folgenden Fristen zu bewerkstelligen:

Schleppladungen von	8000 q	und darüber binnen	19	Tagen
„ „	7000 q	„ „ „	18	„
„ „	6000 q	„ „ „	17	„
„ „	5000 q	„ „ „	15	„
„ „	4500 q	„ „ „	14	„
„ „	4000 q	„ „ „	13	„
„ „	3500 q	„ „ „	12	„
„ „	3000 q	„ „ „	11	„
„ „	2500 q	„ „ „	9	„
„ „	2000 q	„ „ „	7	„
„ „	1500 q	„ „ „	5	„ und
„ unter	1500 q	„ „ „	4	„

Bei Weiterbeförderung einer bereits schwimmenden Schleppladung, sei es durch Umkartirung oder durch Neuaufgabe, kann die tarifmässige cumulative Ladefrist nur einmal und nur für die Gesammt-Transportstrecke in Anspruch genommen werden. Jede Ladung bildet für sich ein geschlossenes Ganzes und ist die Uebertragung etwa ersparter Ladetage auf eine frühere oder spätere Ladung unter gar keinen Umständen gestattet. Die in die Ladefristen fallenden Regentage, Sonntage und nachstehende Festtage werden der Partei nicht als Ladetage angerechnet:

a) in Oesterreich-Ungarn die katholischen Feiertage, der Tag des Landespatrones, die beiden Tage des israelitischen Neujahrsfestes und der Tag des Versöhnungsfestes;
b) in Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland die griechischen Oster-, Pfingst- und Weihnachts-Feiertage, der Neujahrstag, das Fest der Wasserweihe und die unter a) bezeichneten israelitischen Feiertage.

Bei der Einladung wird der Tag der Schleppanstellung, bei der Ausladung der Ankunftstag in der Empfangsstation, beziehungsweise der Tag der Zustellung des Avisos über die Ankunft des Fahrzeuges an die Partei nicht als Ladetag gerechnet. Wird jedoch ein Schlepp an mehreren Stationen geladen, so wird nur an der ersten der freie Anstellungstag zugestanden.

Für jeden Tag der Ueberschreitung der zugestandenen cumulativen Ein- und Ausladefrist, also auch für die in die Ueberschreitung fallenden Regen-, Sonn- und Festtage wird bei einer

Ladung von	4000 q	aufwärts ein Wartegeld von	40 fl. ö.W.	per Tag
„ „	2500 q	„ „ „ „	30 „ „	
„ unter	2500 q	„ „ „ „	20 „ „	

berechnet und unnachsichtlich eingehoben. Bei Begleichung der Wartegelder in einer anderen Währung erfolgt die Umrechnung zum jeweiligen Tagescurse. Die Gesellschaft behält sich vor, die Wartegelder zu erhöhen oder die Ladefristen zu kürzen oder auch beides gleichzeitig zu verfügen, welche Massnahmen vom Tage der Einführung an auch für bereits schwimmende Sendungen angewendet werden.

Bei Elementar-Ereignissen oder bei Gefahr im Verzuge treten die zugestandenen Ausladefristen ausser Kraft und sind die Parteien verpflichtet, die Entfrachtung der Schleppe über Aufforderung sofort zu beginnen und in möglichst kurzer Frist zu beendigen, widrigenfalls die Gesellschaft berechtigt ist, die Ausladung auf Gefahr und Kosten der Empfänger selbst vornehmen zu lassen.

Für zur Beladung angestellte Propeller werden sowohl hinsichtlich der Fracht, als auch der Ein- und Ausladefristen fallweise besondere Bedingungen vereinbart.

Umkartirungen, sowie Neuaufgaben bereits schwimmender Schleppladungen innerhalb des Rahmens der im Tarife behandelten Verkehrsgebiete können, insoferne die Gesellschaft hierauf eingeht, in der Regel nur einmal stattfinden und müssen spätestens innerhalb 24 Stunden nach erfolgter Avisirung rechtzeitig bei den betreffenden Dispositionsstellen (Verkehrsdirection Budapest, Hauptagentie Wien) angemeldet werden, widrigenfalls für die Ueberschreitung dieser Dispositionsfrist das tarifmässige Wartegeld berechnet wird. Umkartirungen nach den bayerischen Schiffsstationen werden fallweise und nur bei günstigem Donauwasserstand oberhalb Wien zugelassen.

Die in Wien eintreffenden Getreideschleppe werden an dem Adressorte oder an dem vom Empfänger bekanntgegebenen Ausladepunkte behufs Löschung angestellt und über besonderes Einschreiten unentgeltlich auch noch an einen zweiten innerhalb des Landungsplatzes (Zwischenbrücken, städtisches Lagerhaus) befindlichen Ausladepunkt verstellt. Für jede weitere Verstellung tritt der hiefür geltende Tarif in An-

wendung. Die bezüglichen Gebühren sind im Voraus bei der Spedition am Praterquai zu erlegen und werden daselbst ganz eingehoben, ob nun der Schlepp voll oder nur theilweise beladen ist. Schiffobjecte werden den Mutterschleppen gleich gehalten und erfolgt auch bei diesen die Anstellung und erste Verstellung unentgeltlich, während für jede weitere Verstellung die entfallende Tarifgebühr zur Einhebung gelangt. Die durch die Verstellungen auflaufende Zeit wird von der Ausladefrist nicht abgerechnet.

Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Betriebs-Reglements vom Jahre 1876, bezw. des Nachtrages I zu demselben vom Jahre 1883, sowie die Tarifbestimmungen des allgemeinen Frachtentarifes, giltig vom Schiffahrtsbeginn 1891 nebst Nachträgen.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Nachträge IV zu den Tarifen Theil II, Heft 1 und 2.) Am 1. März 1893 treten die Nachträge IV zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifes, Theil II, vom 1. August 1891 in Kraft. Dieselben enthalten: Besondere Bestimmungen zu den Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, sowie des Verzeichnisses der nicht tarifirten belgischen Stationen, Einbeziehung weiterer Stationen der Directionsbezirke Berlin, Breslau, Erfurt, Frankfurt a. M., Hannover und Magdeburg in das Verzeichniss der Anstossbeträge für die in die Stationstariftabellen nicht aufgenommenen deutschen Stationen, anderweitige, theilweise geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 7 für Eisenerze u. s. w., Ergänzung der Ausnahmetarife 6A für Holz, 8 und 9 für Eisen und Stahl u. s. w., 12 für rohe Kalisalze u. s. w., 14 für Spielwaaren u. s. w. und 17 für mineralische Phosphate durch Aufnahme weiterer deutscher Stationen, einen neuen Ausnahmetarif 19 für Kartoffeln, Düngemittel u. s. w. für den Verkehr mit Eger, Station der Sächsischen Staatsbahn, neue Frachtsätze für den Verkehr mit Schoppinitz (R.O.U.E.) loco und transit und Kattowitz transit, an Stelle der am 19. März 1893 zur Aufhebung kommenden Sätze für den Verkehr mit Sosnowice loco und transit, Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen von Frachtsätzen, welche — sofern sie Frachterhöhungen einschliessen — erst am 1. Juni 1893 in Kraft treten werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zngeständnisse eingereicht wird, werden znr Decknng der Publications- und Liquidirnngskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
444	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Retortenkohle (Retortenkokes aus Leuchtgasfabriken)	deutschen Stationen des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar., bezw. Sächsisch-Oesterr., bezw. Sächsisch-Oesterr.-Ungar. Verband-Verkehres (oder vice versa)	österr. nnd nngar. Stationen des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar., bezw. Sächsisch-Oesterr., bezw. Sächsisch-Oesterr.-Ungar. Verband-Verkehres	Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes II giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Westdeutsch-Oesterr.-Ungarisch, bezw. Sächsisch-Oesterr., bezw. Sächsisch-Oesterr.-Ungar. Verband-Verkehr	War bisher auf Umkartirung an der Grenze verwiesen	Directe Frachtsätze des Specialtarifes II		Im Kartirungswege		
445	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel	Prag St.E.G. (oder vice versa)	diversen Stationen	Auf- und Abladen mit Benützung des Hebekrahnes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif Theil I	Krahngebühr in Prag in Kreuzern pro 100 kg: 2	1	kr. 1	Im Kartirungswege		
446	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eilgut Stückgut-Classen I II Wagenladungs-Classen A¹ B C¹ C² Special-tarife A² I II III	Schönpriesen (oder vice versa)	Reichenberg (S.St.B.)	Aufrechthaltung der bezüglichen allgemeinen Tarifbestimmungen	Ab 15. März 1893 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Tarif Theil II, Heft 5	Bestanden bisher keine directen Sätze	kr. 217·0 87·2 70·8 57·2 53·3 60·6 56·7 51·0 49·3 42·1 28·8		Im Kartirungswege		
447	Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Getreide aller Art	den im Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandtarifes, giltig vom 1. Jänner 1890 auf Seite 201 bis 204 genannten Stationen der Oe.N.W.B. u. der S.N.D.V.B. [excl. Wien Oe.N.W.B. und den Stationen der Strecke Semil (incl.) bis Tannwald und Seidenberg (incl.)]	Bubenč	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 1 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Oesterr. Verbandstarif, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Jänner 1890	Bestehen keine directen Frachtsätze	Die im Tarif Theil II — Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1890 auf Seite 201 bis 204 für Bubna St.E.G. enthaltenen officiellen Frachtsätze des Specialtarifes 1 erhöht um 1 kr. ö. W. pro 100 kg		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
448	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Gewöhnliche Eilgüter	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Marchegg transit	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, bezw. Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft 4	90 kr.	33·5 kr.	56·5 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen mit directen nach den angeführten ungar. Stationen lautenden, bezw. von diesen Stationen mit directen nach Wien St.E.G. oder K.F.N.B. lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden
			Frachtgüter im Allgemeinen	für Sendungen nach Anina, Oravicza, Lissava und Nemet-Bogsan oder vice versa					Verschieden	12 kr.				
449	**Böhm. Commercialbahnen**		Schlackenziegel	Rokycan	Příkosic	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	10·5 kr.	7 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Arbeiter und auf eigene Kosten innerhalb der hiefür festgesetzten Frist zu besorgen
450	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		1. Thüren, Fenster, Beschläge, Fussböden, Fussbodentheile, Oefen u. Ofentheile, sowie Tischler- und Schlosserarbeiten, dann Thonwaaren überhaupt, bei Aufgabe in jeder Menge	Wien Nordbahnhof	Stauding transito (für Freiberg)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; die Sendungen müssen zur Verwendung bei Erweiterungsbauten in industriellen Etablissements in Freiberg bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	84·9 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			2. Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren aller Art der Classen E 6 und E 7 der Güter-Classification des Theiles I vom 1. Jänner 1893, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen						68·8 kr.	63·7 kr.	5·1 kr.			
			3. Kesselbestandtheile, bei Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Brünn					45·5 kr.	39·5 kr.	6·0 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
451	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Alaun der Pos. A 31, Schwefel der Pos. S 29, Erdwachs der Pos. A 55 des Tariftheiles I	Eger	Wien Donauquaibahnhof	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	kr. 111 bezw. 144	kr. 104	kr. 7 bezw. 40	Im Kartirungswege		Nur für Sendungen giltig, welche ab Wien Donauquaibahnhof per Bahn oder Schiff weiter befördert werden
			Erdwachs der Pos. A 55 des Tariftheiles I			Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen			163	114	49			
452	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zucker, raffinirt	Ebenfurth transit	Lindau	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	221 kr.	136 kr.	85 kr.	Im Kartirungswege		Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen in Pottendorf aufgegeben werden
453	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steine der Position S 58 der Waaren-Classification des Tarif Theiles I	Sossich	Rovigno	Bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	5 kr.		Im Kartirungswege		
454	Böhmischen Westbahn	Betheiligten Verwaltungen	Steinkohle	Nürschan	Győr (kgl. ungar. St.B.)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Im Uebrigen gelten die auf Kohle bezüglichen Bestimmungen. Instradirung der Transporte via Pilsen—Nussdorf—Wien St.E.G.—Bruck a. d. L.	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	70·5 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
455	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Jungbunzlau Kolin Wostroměř	Nimburg	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Verschieden	kr. 6·2 5·0 13·0	Verschieden	Im Kartirungswege		Diese Sendungen müssen für die Strassenpflasterung und Canalisation in der Stadtgemeinde Nimburg bestimmt sein, und muss in den Frachtbriefen das Bürgermeisteramt in Nimburg als Absender und alleiniger Empfänger erscheinen
456	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Flachs	Die Frachtsätze und Bestimmungen des laut Verordnungs-Blattes Nr. 149 vom 29. December v. J., Seite 2313 ausser Kraft gesetzten Russisch-Oesterreichischen Flachstarifes vom 20. December 1888 / 1. Jänner 1889 sammt Nachträgen werden auch weiterhin, und zwar bis zum Erscheinen des neuen Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Flachstarifes, längstens aber bis 1. April a. St. / 13. April n. St. l. J. in Wirksamkeit belassen.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
457	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlproducte und Mehl aus Getreide u. Hülsenfrüchten, dann Oelkuchen	Freihermersdorf	Troppau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	13·9 kr.	11·0 kr.	2·9 kr.	Im Kartirungswege		
			2. Düngemittel	Freihermersdorf bezw. vice versa	Troppau bezw. vice versa	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen			13·9 kr.	11·0 kr.	2·9 kr.			
			3. Schiefer	Freihermersdorf	Troppau				13·9 kr.	11·9 kr.	2·9 kr.			
458	S.N.D.V.B.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	**Berichtigung.** Im Gebühren-Tarife der Localbahn Reichenberg-Gablonz, giltig vom 1. Jänner 1893, sind auf Seite 26 die Frachtsätze der Classen A, B, C, der Specialtarife 1, 2, 3 und des Ausnahmetarifes I „zwischen Röchlitz*) und" Reichenberg trs. von 3·9 auf 3·5 kr. zu berichtigen.											

Berichtigungen. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1. Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 7 ex 1893, sub Post-Nr. 173, enthaltenen Publication ist in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen" der 2. Absatz wie folgt abzuändern: „Im Uebrigen sind die im Tarif Theil IV, Heft I des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes enthaltenen speciellen Tarifbestimmungen massgebend."
2. Die in demselben Verordnungs-Blatte sub Post Nr. 177 publicirten Frachtsätze gelten nicht nur für „Petroleum, raffinirt", sondern für Petroleum überhaupt, und entfällt demnach die Bezeichnung „raffinirt".
3. Die in demselben Verordnungs-Blatte sub Post Nr. 178 für Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C von Orsova, Verciorova und Toplecz nach den Budapester Bahnhöfen publicirten Frachtsätze gelten n i c h t im Verkehre mit den Stationen Budapest déli vasut und O Buda filatori gát.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 27. Wien, 7. März 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 1. März 1893, Z. 10.863, betreffend die vom Centralamte in Bern an die Vertragsstaaten versendete Zusammenstellung der bis zum 22. Februar 1893 eingegangenen Mittheilungen über die im Art. 2 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 erwähnten Gegenstände, auf welche dieses Uebereinkommen keine Anwendung findet.

Oesterreich-Ungarn.

Mit Note vom 30. December 1892 hat das k. k. Handelsministerium in Wien dem Centralamt mitgetheilt, dass im dortseitigen Reichsgebiet die nachstehenden Gegenstände dem Postzwange unterworfen sind, daher auf deren Beförderung das internationale Uebereinkommen gemäss Art. 2, Ziffer 1, keine Anwendung hat:

1. Briefe, zu denen überhaupt alle schriftlichen, an abwesende Personen gerichteten Mittheilungen oder Nachrichten gezählt werden;
2. periodische Schriften, und zwar: Journale, Zeitungen in Blättern oder Heften ohne Unterschied des Gehaltes, wenn seit deren Herausgabe noch nicht 6 Monate verflossen sind.

Ausgenommen vom Postzwang dagegen ist der Transport von Zeitungen in ganzen Ballen oder Kisten (Colli), wenn die bezüglichen Frachtstücke nur an einen einzelnen Empfänger gerichtet und darin keine Beischlüsse gleichen oder sonst dem Transporte durch die Postanstalt vorbehaltenen Inhalts mit der darauf ausgedrückten Bestimmung für andere Adressaten enthalten sind.

Wegen Bekanntgabe der anderen Gegenstände, welche nach Art. 2, Ziffern 2 und 3, des Uebereinkommens in Folge ihrer technischen Beschaffenheit oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung vom internationalen Transporte ausgeschlossen sind, hat das Handelsministerium die erforderlichen Erhebungen eingeleitet, nach deren Abschluss die aufgestellten Verzeichnisse dem Centralamte zukommen werden.

Belgien.

Schreiben des Administrators der Staatseisenbahnen an das Centralamt vom 28. Jänner 1893, Nr. 2387/48.

(*Uebersetzung.*)

Dem Postzwange (Art. 2, Ziffer 1, des Uebereinkommens) sind unterworfen:

1. Verschlossene und offene Briefe.
2. Postkarten und Briefkarten.
3. Annoncen, Circulare, Prospecte, Preislisten und Anzeigen aller Art, welche die Adresse des Empfängers tragen.

Immerhin sind dem Postmonopol nicht unterstellt die Frachtbriefe und Facturen, welche unverschlossen sind und nichts als die Bezeichnungen enthalten, die für die Ablieferung der Waaren, zu denen sie gehören, nöthig erscheinen.

Vom Transport aus Gründen der öffentlichen Ordnung ausgeschlossen (Art. 2, Ziffer 3, des Uebereinkommens) sind Journale, gedruckt oder nicht, Figuren und Bilder, Bücher und andere Publicationen unanständigen Inhaltes, auf deren Verkauf oder Vertheilung Art. 383 des Strafgesetzbuches Anwendung zu finden hat.

Gegenwärtig ist das Verbot auf die folgenden französischen Journale unanständigen Inhaltes beschränkt:

1. Die literarische Beilage der Lanterne.
2. Den Courrier français.
3. Die Gaudriole.
4. Den Messager français.
5. Fin de siècle.
6. Paris la nuit.
7. Gil Blas illustré.
8. Das Echo du boulevard.
9. Das Echo de Paris.
10. Beautés parisiennes.
11. Paris gaieté.

Was die Frage bezüglich der Gegenstände betrifft, die wegen ihres Inhaltes, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit sich zum Eisenbahn-Transporte nicht eignen, so wird bemerkt, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung in jedem einzelnen Falle prüft, ob der Transport angenommen werden kann. (Zu vergleichen den Dienstbefehl der Belgischen Staatseisenbahnen, Nr. 84, vom Jahre 1887.) Die übrigen Eisenbahn-Gesellschaften sind ersucht worden, auch ihrerseits die nöthigen Mittheilungen zu machen, welche dem Centralamt nach Eingang werden zugestellt werden.

Deutschland.

Das Reichs-Eisenbahnamt hat mit Schreiben Nr. 10.833 vom 10. December 1892 dem Centralamt den nachstehenden Auszug aus dem Gesetze über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. October 1871 zugestellt:

§ 1.

Die Beförderung

1. aller versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe,
2. aller Zeitungen politischen Inhalts, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen,

gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt des In- oder Auslandes auf andere Weise, als durch die Post, ist verboten. Hinsichtlich der politischen Zeitungen erstreckt dieses Verbot sich nicht auf den zweimeiligen Umkreis ihres Ursprungsortes.

Wenn Briefe und Zeitungen (Nr. 1 und 2) vom Auslande eingehen und nach inländischen Orten mit einer Postanstalt bestimmt sind, oder durch das Gebiet des Deutschen Reiches transitiren sollen, so müssen sie bei der nächsten inländischen Postanstalt zur Weiterbeförderung eingeliefert werden.

Unverschlossene Briefe, welche in versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Packeten befördert werden, sind den verschlossenen Briefen gleich zu achten. Es ist jedoch gestattet, versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Packeten, welche auf andere Weise als durch die Post befördert werden, solche unverschlossene Briefe, Facturen, Preiscourante, Rechnungen und ähnliche Schriftstücke beizufügen, welche den Inhalt des Packets betreffen.

§ 2.

Die Beförderung von Briefen und politischen Zeitungen (§ 1) gegen Bezahlung durch expresse Boten oder Fuhren ist gestattet. Doch darf ein solcher Expresser nur von Einem Absender abgeschickt sein, und dem Postzwange unterliegende Gegenstände weder von Anderen mitnehmen, noch für Andere zurückbringen.

Wegen der übrigen in Frage kommenden Gegenstände sind noch Erhebungen im Gange, nach deren Beendigung weitere Mittheilung vorbehalten bleibt.

Frankreich.

Durch Vermittlung der französischen Botschaft in Bern und mit Note derselben vom 25. Jänner 1893 sind die folgenden Mittheilungen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten in Paris eingegangen:

(Uebersetzung.)

1. Zum Art. 2, Ziffer 1, des Uebereinkommens:

Dem Postzwange sind unterworfen die Privatbriefe, verschlossen oder offen, sowie alle schriftlichen Mittheilungen, mit Ausnahme der Facturen, welche den Waarensendungen beigegeben sind, und der Geschäftspapiere in Packeten über 1 kg, die unter Band oder in unverschlossener Sendung geschickt werden.

2. Zum Art. 2, Ziffer 2.

Die Eisenbahnen sind laut dem allgemeinen Tarif nicht verpflichtet, untheilbare Massen über 10.000 kg oder solche Gegenstände zum Transport anzunehmen, deren Dimensionen diejenigen des Rollmaterials (6·5 m Länge) übersteigen. Indessen sehen die besonderen Tarife der Gesellschaften die Annahme untheilbarer Massen bis auf 20 t Gewicht und von solchen Gegenständen vor, deren Länge zwischen 6·5 m und 26 m beträgt. Thatsächlich übernehmen die Eisenbahnen also keine untheilbaren Massen von mehr als 20 t Gewicht und keine Gegenstände, deren Länge 26 m übersteigt; sie sind ermächtigt, unter Vorbehalt der Genehmigung der Aufsichtsbehörde sich mit den Versendern über die Bedingungen zu verständigen, unter welchen schwerere Massen und längere Gegenstände angenommen werden können.

In keinem Falle dürfen die Eisenbahnen solche Transporte übernehmen, deren Dimensionen in Höhe und Breite diejenigen des Ladeprofils übersteigen.

3. Zum Art. 2, Ziffer 3.

Aus Gründen der öffentlichen Sicherheit sind vom Transporte absolut ausgeschlossen das Nitroglycerin und alle Explosivstoffe, mit Ausnahme des Knallquecksilbers.

Ausserdem sind die Eisenbahnen befugt, den Transport von solchen nichtbenannten Artikeln, welche als besonders gefährlich betrachtet werden, provisorisch abzulehnen; unter Vorbehalt aber des Rechtes der Interessenten zur Beschwerdeführung bei der Aufsichtsbehörde.

Ausländische Weinpflanzen, Steckreiser mit oder ohne Wurzeln, Rebhölzer, gebrauchte Schutzpfähle, Dünger, Erde und Düngererde dürfen nicht eingeführt werden in solche Departements, welche von der Phylloxera nicht berührt sind.

Während geschlossener Jagdzeit darf kein Wildpret in Frankreich eingeführt werden.

Dasselbe Verbot besteht bezüglich einiger Arten Fische für die Zeit, während welcher der Fischfang untersagt ist.

Eisenbahnverkehr im Monate Jänner 1893

und Vergleich der Einnahmen mit jenen des Monates Jänner 1892.

Im Monate Jänner 1893 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate Jänner 1893 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 7,337.331 Personen und 7,216.396 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 20,739.743 fl. erzielt, das ist per Kilometer 741 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 7,528.119 Personen und 7,309.125 t Güter, 21,485.145 fl., oder per Kilometer 775 fl., daher resultirt für den Monat Jänner 1893 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 4·4 pCt.

Das auf Grund der im Monate Jänner 1893 auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen erzielten Einnahmen pro Jahr ermittelte kilometrische Ergebniss beziffert sich auf 8892 fl., und ist somit gegenüber dem für das Jahr 1892 mit 9300 fl. berechneten Ergebnisse um 408 fl. oder 4·4 pCt. ungünstiger.

Nach der Höhe des für das Jahr 1893 ermittelten kilometerischen Einnahmen-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	75.324
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	43.788
3.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	26.388
4.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	25.964
5.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	19.800
6.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.664
7.	Böhmische Westbahn	17.544
8.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	16.776
9.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	16.356
10.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	15.876
11.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	15.804
12.	Localbahn Swolenowes-Smečna	15.456
13.	Leoben-Vordernberger Bahn	14.604
14.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	13.380
15.	Localbabn Reichenberg-Gablonz	12.768
16.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.336
17.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	11.760
18.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	10.968
19.	Böhmische Nordbahn	10.896
20.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	9.948
21.	Stauding-Stramberger Localbahn	9.564
22.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	8.628
23.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.376
24.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	8.160
25.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	7.956
26.	Kuttenberger Localbahn	7.728
27.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.728
28.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	7.536
29.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	7.260
30.	Neutitscheiner Localbahn	6.756
31.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	6.408
32.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	6.408
33.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	6.156
34.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.096
35.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.060
36.	Bozen-Meraner Bahn	5.844
37.	Mährisch-schlesische Centralbahn	5.520
38.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	5.448
39.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	5.148
40.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	5.064
41.	Eisenbahn Wien-Aspang	4.692
42.	Localbahn Cilli-Wöllan	4.536
43.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	4.500
44.	Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	4.428
45.	Gölnitzthalbahn	4.380
46.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	3.864
47.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	3.852
48.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.324
49.	Budapester Localbahnen	3.120
50.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.036
51.	Localbahn Dolina-Wygoda	2.940
52.	Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway)	2.844
53.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.820
54.	Poprádthalbahn	2.796
55.	Belišće-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb.	2.736
56.	Kremsthalbahn	2.700
57.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2.652
58.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	2.616
59.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.592
60.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	2.580
61.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.556
62.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	2.484
63.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2.472
64.	Localbahn Ruma-Vrdnik	2.328
65.	Kolomeaer Localbahnen	2.232
66.	Mühlkreisbahn	2.232
67.	Böhmische Commercialbahnen	2 220
68.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.088
69.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.040
70.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	2.004
71.	Localbahn Petroszény-Lupény	1.992
72.	Számosthalbahn	1.992
73.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	1.896
74.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	1.896
75.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	1.884
76.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	1.860
77.	Localbahn Laibach-Stein	1.788

		Gulden
78.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.788
79.	Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a/D.	1.716
80.	Localbahn Asch-Rossbach	1.704
81.	Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	1.680
82.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	1.680
83.	Mährische Westbahn	1.620
84.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	1.620
85.	Zagorianer Bahn	1.596
86.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1.584
87.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	1.536
88.	Steyrthalbahn	1.488
89.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	1.488
90.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1.476
91.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	1.452
92.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1.428
93.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.392
94.	Biharer Vicinalbahnen	1.368
95.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.356
96.	Löcsethalbahn	1.308
97.	Felek-Fogaroser Localbahn	1.272
98.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.224
99.	Háromszéker Localbahnen	1.212
100.	Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	1.164
101.	Torontaler Localbahnen	1.152
102.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	1.116
103.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	1.080
104.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.068
105.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.044
106.	Szilágysager Eisenbahn	1.008
107.	Békéser Comitatsbahnen	984
108.	Matraer Vicinalbahnen	984
109.	Steiermärkische Landesbahnen	960
110.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	960
111.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	960
112.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	936
113.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	924
114.	Székler Eisenbahn	924
115.	Localbahn Kaschau-Torna	900
116.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	900
117.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	828
118.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	684
119.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	684
120.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	672
121.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	612
122.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	636
123.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	540
124.	Localbahn Warasdin-Golubovec	360
125.	Taraczthalbahn	300

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Jänner 1893 ergibt sich gegen die gleiche Periode 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Gölnitzthalbahn	99 5
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	70·9
Localbahn Ruma-Vrdnik	52·8
Mühlkreisbahn	36·8
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	33·8
Böhmische Commercialbahnen	31·2
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	27·9
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	27·1
Székler Eisenbahn	26·2
Localbahn Warasdin-Golubovec	25·0
Budapester Localbahnen	20·9
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	19·2
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	16·3
Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. Donau	13·5
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	12·2
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	11·9
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	11·4
Számosthalbahn	11·4
Mährisch-schlesische Centralbahn	11·1
Bozen-Meraner Bahn	10·7
Kremsthalbahn	10·3
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	9·7
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	9·0
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	9 0
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	9·0
Böhmische Westbahn	8·7
Biharer Vicinalbahnen	8·6
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	8·1
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	8·0
Kolomeaer Localbahnen	7·5
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	7·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	6·9
Poprádthalbahn	6·4
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	6·3
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	5·9
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	5·2
Fünfkirchen-Barcser Bahn	5·2
Békéser Comitatsbahnen	5·1
Matraer Vicinalbahnen	5·1
Stauding-Stramberger Localbahn	5·0
Kuttenberger Localbahn	4·5
Localbahn Swolenowes-Smečna	4·5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	3 6
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	3·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	3·4
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	2·7
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	2·6
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	1·9
Böhmische Nordbahn	1·6
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	1·3
Localbahn Dolina-Wygoda	1·2
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	0·8
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	0·6

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im Monate Jänner 1893 ergibt sich gegen denselben Monat des Jahres 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Localbahn Asch-Rossbach	0·7
Belišće-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	0·9
Holicz-Gödinger Localbahn	1·3
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	1·9
Localbahn Reichenberg-Gablonz	2·1
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	2·5
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	3·3
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	3·4
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	4·0
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	4·3
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	4.4
Szilágysager Eisenbahn	4·4
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	4·4

	%
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	4·5
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	6·1
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	6·3
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	6·3
Localbahn Gleisdorf-Weiz	7·4
Localbahn Cilli-Wöllan	7·6
Zagorianer Bahn	7·6
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	8·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	8·4
Localbahn Laibach-Stein	9·1
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	9·1
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	9·3
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	9·6
Wiener Verbindungsbahn	9·6
Neutitscheiner Localbahn	9·8
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	9·9
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	10·3
Eisenbahn Wien-Aspang	10·9
Localbahn Budapest-Lajosmizse	11·5
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	11·7
Brünner Localbahn (Dampftramway)	12·0
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	12·5
Torontáler Localbahnen	12·7
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	13·2
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	13·5
Haromszéker Localbahnen	14·4
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	14·6
Localbahn Kaschau-Torna	14·8
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	15·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	15·6
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	16·3
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	17·1
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	17·2
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	17·2
Mährische Westbahn	17·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	17·4
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	19·7
Steyrthalbahn	20·5
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	22·1
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	25·2
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	25·7
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	26·2
Mezötur-Turkever Eisenbahn	28·6
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	28·7
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	29·0
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	31·0
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	31·4
Localbahn Mösel-Hüttenberg	33·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	38·1
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	46·2
Localbahn Potscherad-Wurzmes	46·7
Taraczthalbahn	77·9

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die gegen das Jahr 1892 erzielte Mehreinnahme resultirt aus dem regeren Kohlenverkehre nach dem In- und Auslande.

Die für den Monat Jänner 1892 ausgewiesenen Einnahmen sind definitiv, jene pro Jänner 1893 provisorisch ermittelt.

Böhmische Commercialbahnen. Im Monate Jänner 1893 wurden um 7795 Personen und 7662 t Güter mehr befördert als im gleichen Monate 1892.

Das Plus in der Güterbewegung findet seine Aufklärung einestheils durch stärkere Transporte von Zucker und Nachproducten der vergangenen Campagne (+ 510 Wagen), anderntheils durch einen im Allgemeinen gesteigerten Verkehr.

Böhmische Nordbahn. Der Ausfall in der Personeneinnahme, trotz grösserer Personenfrequenz, liegt in der durchschnittlichen Zurücklegung kürzerer Distanzen Seitens der Reisenden und in den ungünstigen Witterungsverhältnissen, dagegen ist die erhöhte Einnahme für Güter durch die Zunahme des Güterverkehres überhaupt, und durch die mit dem strengen Winter zusammenhängende Steigerung des Kohlenverkehres insbesondere, begründet.

Böhmische Westbahn. Für den Monat Jänner 1893 stellt sich im Vergleiche mit dem definitiven Ergebnisse des Monates Jänner 1892 eine Mehreinnahme von fl. 23.379 heraus.

Der Personenverkehr hat um 3782 Personen abgenommen, im Gütertransporte ergab sich hingegen eine Mehrverfrachtung von 31.160 t, woran der Artikel „Kohle" mit 20.052 t participirt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Jänner 1893 hat sich gegen den gleichen Monat des Jahres 1892 beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 392, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 16.208, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 16.600; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mindereinnahme von fl. 121, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 12.921, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 12.800 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmen resultirt aus dem stärkeren Kohlenverkehre.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. Die im Monate Jänner 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1892 erzielte Mindereinnahme von fl. 3015 wurde durch die in Folge der äusserst ungünstigen Witterungsverhältnisse verursachten zahlreichen Verkehrseinstellungen bewirkt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. In der bisherigen Gruppirung der von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen verwalteten Eisenbahnen ist eine Aenderung vorgenommen worden. Ab Jänner 1893 werden nämlich die Betriebsergebnisse der k. k. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen cumulirt ausgewiesen. In diese Gruppe wurde gleichzeitig auch die Localbahn Eisenerz-Vordernberg auf Grund der sich vollziehenden Verstaatlichung einbezogen.

Bei den k. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen ergibt sich pro Jänner 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1892 im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 94.983 Personen mit einer Mindereinnahme von fl. 119.127 und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 182.542 t mit einer Mindereinnahme von fl. 76.525.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1893	1892	Im Monate Jänner 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1892: Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.583	6.583	1,699.449	1,256.981	1,085.857	3,506.192	4,592.049	698	4,787.701	727	— 4·0	6.583	6.583
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	59.027	36.488	50.950	129.801	180.751	680	193.101	726	— 6·3	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	19.170	19.675	12.962	33.183	46.145	513	54.727	608	— 15·6	90	90
Mährische Grenzbahn: Sternberg-Grulich	95	95	34.709	22.749	6.913	23.564	30.477	321	28.939	305	+ 5·2	95	95
Mährische Grenzbahn: Hohenstadt-Zöptau	17	17	14.630	7.564	1.400	7.177	8.577	505	8.894	523	— 3·4	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	3.988	5.033	473	1.653	2.126	142	2.151	143	— 0·7	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	33	33	1.361	2.369	735	6.100	6.835	207	5.863	178	+ 16·3	33	33
Vereinigte Linien	176	176	9.546	14.401	3.982	23.850	27.832	158	31.462	179	— 11·7	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	2.829	. . . .	1.956	1.956	245	1.937	242	+ 1·2	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.017	1.440	1.271	3.037	4.308	215	5.146	257	— 16·3	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.331	925	1.396	1.591	2.987	77	3.440	88	— 12·5	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.032	1.510	1.102	1.508	2.610	174	2.814	188	— 7·4	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	3.318	6.160	628	5.494	6.122	186	5.698	173	+ 7·5	33	33
Laibach-Stein	24	24	6.071	1.481	1.814	1.751	3.565	149	3.925	164	— 9·1	24	23
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	10.862	8.643	7.929	11.763	19.692	221	17.520	197	+ 12·2	89	89
Mährische Westbahn	90	90	8.571	9.352	2.275	9.884	12.159	135	10.360	115	— 17·4	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	1.747	4.919	157	1.229	1.386	277	2.086	417	— 33·6	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	343	303	87.120	119.693	16.224	130.814	147.038	429	136.106	449	— 4·5	333	303
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.386	1.057	172	784	956	56	1.788	105	— 46·7	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.107	633	548	734	1.282	128	1.477	148	— 13·5	10	4
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.270	799	474	805	1.279	116	1.707	155	— 25·2	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	7.223	3.355	1.917	2.082	3.999	143	3.541	126	+ 13·5	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	3.951	18.018	720	5.558	6.278	369	6.928	408	— 9·6	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	. . . .	27.093	. . . .	8.225	8.225	1.028	8.772	1.097	— 6·3	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	117.075	606.170	26.578	341.977	368.555	3.649	330.908	3.276	+ 11·4	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	138.313	143.219	49.786	240.650	290.436	908	285.957	894	+ 1·6	320	320
Böhmische Westbahn	200	200	51.106	157.931	43.402	248.992	292.394	1.462	269.015	1.345	+ 8·7	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	42.411	200.729	24.045	235.928	259.973	1.398	243.373	1.308	+ 6·9	186	186
Linie Lit. B	236	236	66.434	263.738	26.917	362.586	389.503	1.650	376.703	1.596	+ 3·4	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	23.558	66.620	9.171	124.775	133.946	1.472	104.724	1.151	+ 27·9	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1036	1036	489.771	794.560	348.279	1,929.504	2,277.783	2.199	2,218.055	2.141	+ 2·7	1036	1036
Localbahnen	259	216	44.758	22.714	10.386	20.443	30.829	119	30.433	141	— 15·6	259	216
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	30.946	62.654	12.740	125.634	138.374	2.162	201.622	3.150	— 31·4	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	5.848	34.490	1.348	16.912	18.260	1.217	25.595	1.706	— 28·7	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	36.430	54.733	14.670	56.179	70.849	460	63.753	414	+ 11·1	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	186.092	200.964	134.048	481.372	615.420	980	669.414	1.066	— 8·1	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	90.679	247.307	53.794	351.900	405.694	1.317	398.141	1.293	+ 1·9	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	367.195	496.934	315.788	1,207.552	1,523.340	1.115	1,689.095	1.237	— 9·9	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	20.223	16.581	5.540	15.177	20.717	628	20.005	606	+ 3·6	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1513	1513	571.850	299.379	477.218	1,585.352	2,062.570	1.363	2,158.006	1.426	— 4·4	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	3.130	. . . .	370	. . .	370	93	522	131	— 29·0	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	97.300	117.474	40.983	195.141	236.124	829	230.160	808	+ 2·6	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	42.262	18.157	11.582	23.206	34.788	391	39.103	439	— 10·9	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	13.092	41.860	4.931	54.500	59.431	914	61.421	945	— 3·3	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	35.602	84.686	3.233	46.984	50.217	6.277	55.541	6.943	— 9·6	8	8

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1893: für Personen und Gepäck	1893: für Güter	1893: im Ganzen	1893: per Kilom.	1892: für Personen und Gepäck	1892: für Güter	1892: im Ganzen	1892: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen des abgelaufenen 1. Monates: 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
1,085.857	3,506.192	4,592.049	698	1,204.984	3,582.717	4,787.701	727	— 4·0	8.376	8.724	a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen
											b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:
											Lemb.-Czern. Jassy E. (öst. L.)
50.950	129.801	180.751	680	50.986	142.115	193.101	726	— 6·3	8.160	8.712	Lemberg-Czernowitz
12.962	33.183	46.145	513	14.425	40.302	54.727	608	— 15·6	6.156	7.296	Czernowitz-Suczawa
6.913	23.564	30.477	321	7.538	21.401	28.939	305	+ 5·2	3.852	3.660	Sternberg-Grulich } Mährische Grenzbahn
1.400	7.177	8.577	505	1.454	7.440	8.894	523	— 3·4	6.060	7.276	Hohenstadt-Zöptau } Mährische Grenzbahn
											Localbahnen:
473	1.653	2.126	142	641	1.510	2.151	143	— 0·7	1.704	1.716	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen:
735	6.100	6.835	207	925	4.938	5.863	178	+ 16·3	2.484	2.136	Czernowitz-Nowosielitza
3.982	23.850	27.832	158	5.026	26.436	31.462	179	— 11·7	1.896	2.148	Vereinigte Linien
....	1.956	1.956	245	....	1.937	1.937	242	+ 1·2	2.940	2.904	Dolina-Wygoda
1.271	3.037	4.308	215	1.238	3.908	5.146	257	— 16·3	2.580	3.084	Fehring-Fürstenfeld
1.396	1.591	2.987	77	1.479	1.961	3.440	88	— 12·5	924	1.056	Fürstenfeld-Hartberg
1.102	1.508	2.610	174	1.038	1.776	2.814	188	— 7·4	2.088	2.256	Gleisdorf-Weiz
628	5.494	6.122	186	687	5.011	5.698	173	+ 7·5	2.232	2.076	Kolomeaer Localbahnen
1.814	1.751	3.565	149	1.760	2.165	3.925	164	— 9·1	1.788	1.968	Laibach-Stein
7.929	11.763	19.692	221	7.437	10.083	17.520	197	+ 12·2	2.652	2.364	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
2.275	9.884	12.159	135	2.280	8.080	10.360	115	— 17·4	1.620	1.380	Mährische Westbahn
157	1.229	1.386	277	173	1.913	2.086	417	— 33·6	3.324	5.004	Mösel-Hüttenberg
16.224	130.814	147.038	429	15 745	120.361	136.106	449	— 4·5	5.148	5.388	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
172	784	956	56	170	1.618	1.788	105	— 46·7	672	1.260	Potscherad-Wurzmes
548	734	1.282	128	533	944	1.477	148	— 13·5	1.536	1.776	Schwarzenau-Waidhofen a/Th.
474	805	1.279	116	511	1.196	1.707	155	— 25·2	1.392	1.860	Vöcklabruck-Kammer
1.917	2.082	3.999	143	1.994	1.547	3.541	126	+ 13·5	1.716	1.512	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
720	5.558	6.278	369	2.619	4.309	6.928	408	— 9·6	4.428	4.896	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
....	8.225	8.225	1.028	....	8.772	8.772	1.097	— 6·3	12.336	13.164	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
26.578	341.977	368.555	3.649	27.088	303.820	330.908	3.276	+ 11·4	43.788	39.312	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
49.786	240.650	290.436	908	51.319	234.638	285.957	894	+ 1·6	10.896	10.728	Böhmische Nordbahn
43.402	248.992	292.594	1.462	43.901	225.114	269.015	1.345	+ 8·7	17.544	16.140	Böhmische Westbahn
											Buschtěhrader Eisenbahn
24.045	235.928	259.973	1.398	23.653	219.720	243.373	1.308	+ 6·9	16.776	15.696	Linie Lit. A
26.917	362.586	389.503	1.650	27.038	349.665	376.703	1.596	+ 3·4	19.800	19.152	Linie Lit. B
9.171	124.775	133.946	1.472	9.080	95.644	104.724	1.151	+ 27·9	17.664	13.812	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
											Kaiser Ferdinands-Nordbahn
348.279	1,929.504	2,277.783	2.199	358.611	1,859.444	2,218.055	2.141	+ 2·7	26.388	25.692	Hauptbahnnetz
10.386	20.443	30.829	119	10.253	20.180	30.433	141	— 15·6	1.428	1.692	Localbahnen
											Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
12.740	125.634	138.374	2.162	15.099	186.523	201.622	3 150	— 31·4	25.944	37.800	Oesterreichische Strecke
1.348	16.912	18.260	1.217	1.302	24.293	25.595	1.706	— 28·7	14.604	20.472	Leoben-Vordernberger Bahn
14.670	56.179	70.849	460	14.981	48.772	63.753	414	+ 11·1	5.520	4.968	Mährisch-schlesische Centralbahn
											Oesterr. Nordwestbahn
134.048	481.372	615.420	980	139.442	529.972	669.414	1.066	— 8·1	11.760	12.792	Garantirte Strecken
53.794	351.900	405.694	1.317	55.210	342.931	398.141	1.293	+ 1·9	15.804	15.516	Ergänzungsnetz
											Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
315.788	1,207.552	1,523.340	1.115	333.360	1,355.735	1,689.095	1.237	— 9·9	13.380	14.844	Oesterreichische Linien
5.540	15.177	20.717	628	4.995	15.010	20.005	606	+ 3 6	7.536	7.272	Ostrau-Friedlander Eisenbahn
											Südbahn-Gesellschaft:
477.218	1,585.352	2,062.570	1.363	499.544	1,658.462	2,158.006	1.426	— 4·4	16.356	17.112	Hauptnetz u. Localb. in Oesterr
370	....	370	93	522	....	522	131	— 29·0	1.116	1.572	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
40.983	195.141	236.124	829	42.232	187.928	230.160	808	+ 2·6	9.948	9.696	Südnorddeutsche Verbindungsb.
11.582	23.206	34.788	391	13.590	25.513	39.103	439	— 10·9	4.692	5.268	Wien-Aspang Bahn
4.931	54.500	59.431	914	5.744	55.677	61.421	945	— 3·3	10.968	11.340	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
3.233	46.984	50.217	6.277	2.982	52.559	55.541	6.943	— 9·6	75.324	83.316	Wiener Verbindungsbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1893	1892	Im Monate Jänner 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1892: Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen .	191	191	19.538	34.472	5.366	29.886	35.252	185	26.941	141	+ 31·2	191	191
Bozen-Meraner Bahn	31	31	12.085	3.554	7.424	7.665	15.089	487	13.648	440	+ 10·7	31	31
Cilli-Wöllan	39	39	5.030	10.952	1.555	13.198	14.753	378	15.943	409	— 7·6	39	39
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	2.073	2.390	644	3.522	4.166	167	4.144	166	+ 0 6	25	25
Kremsthalbahn	70	70	11.289	6.852	5.245	10.471	15.716	225	14.274	204	+ 10·3	70	70
Kuttenberger Localbahn	3	3	7.324	2.652	847	1.084	1.931	644	1.847	616	+ 4·5	3	3
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	5.858	835	3.024	2.200	5.224	218	4.800	200	+ 9·0	24	24
Mühlkreisbahn	58	58	5.216	1.523	3.779	7.008	10.787	186	7.860	136	+ 36·8	58	58
Neutitscheiner Localbahn	8	8	6.643	3.409	1.311	3.192	4.503	563	4.994	624	— 9·8	8	8
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	2.556	17.000	632	10.617	11.249	375	8.857	295	+ 27·8	30	30
Radkersburg-Luttenberg L.-B. .	25	25	2.228	419	711	575	1.286	51	1.295	52	— 1·9	25	25
Reichenberg-Gablonz Localbahn .	12	12	16.766	7.815	5.238	7.526	12.764	1.064	13.042	1.087	— 2·1	12	12
Salzkammergut-Localbahn-Ges. .	41	41	5.897	1.387	1.817	1.757	3.574	87	2.654	65	+ 33·8	41	41
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	4.564	17.489	902	13.444	14.346	797	13.661	759	+ 5·0	18	18
Steyrthalbahn	48	48	10.000	2.626	2.770	3.170	5.940	124	7.466	156	— 20·5	48	48
Swolenowes-Smečna Localbahn .	10	10	641	24.195	103	12.775	12.878	1.288	12.320	1.232	+ 4·5	10	10
Steiermärkische Landesbahnen .	22	. . .	3.151	1.176	685	1.081	1.766	80	. . . .	. . .	. . .	22	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges. . .	10	10	40.884	3.923	3.589	1.751	5.340	534	6.071	607	— 12·0	10	10
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	117.585	117	14 255	232	14.487	322	17.502	389	— 17·2	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn . . .	12	12	26.312	. . . .	2.838	. . .	2.838	237	3.827	319	— 25·7	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	100.927	. . . .	7.940	. . . .	7.940	1.323	7.668	1.278	+ 3·5	6	6
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf) .	6	5	50.893	. . . .	3.627	. . .	3.627	605	3.765	753	— 19·7	6	5
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	13	13	2.136	896	382	790	1.172	90	1.415	109	— 17·4	13	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf) .	13	13	14.799	7	2.034	19	2.053	158	2.784	214	— 26·2	13	13
Summe . . .	15.753	15.647	4,943.356	5,647.756	2,891.426	11,715.462	14,606.888	927	14,994.407	958	— 3·2	15.753	15.647
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen*)	7.486	7.500	1,775.000	1,070.000	1,016.600	3,804.900	4,821.500	644	5,142.744	686	— 6·1	7.486	7.500
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn . . .	68·1	68·1	19.987	15.990	5.837	28.725	34.562	508	32.869	483	+ 5·2	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	10.500	1.800	6.300	3.600	9.900	89	14.262	129	— 31·0	111	111
Békéser Comitatsbahnen	49	49	2.500	1.650	1.500	2.500	4.000	82	3.832	78	+ 5·1	49	49
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	18.500	3.800	7.400	7.600	15.000	114	13.819	105	+ 8·6	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	3.800	1.250	1.900	2.500	4.400	69	5.019	78	— 11·5	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	9.000	2.600	5.400	5.200	10.600	80	9.902	74	+ 8·1	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	6.600	3.600	3.300	4.700	8.000	140	9.603	169	— 17·2	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	. . .	6.000	1.250	3.000	2.500	5.500	106	. . . .	. . .	. . .	52	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn .	50	50	5.600	3.350	1.750	6.750	8.500	170	7.746	155	+ 9·7	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	9.200	4.200	9.300	8.400	17.700	253	16.623	238	+ 6·3	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	10.700	2.350	4.800	4.700	9.500	80	9 349	79	+ 1·3	118	118
Háromszéker Localbahnen . . .	122	122	9.800	3.700	4.900	7.400	12.300	101	14.436	118	— 14·4	122	122
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	. . .	4.800	350	2.400	700	3 100	97	. . . .	. . .	. . .	32	. . .
Kaschau-Torna Localbahn . . .	40	40	4.000	650	2.000	1.000	3.000	75	3.511	88	— 14·8	40	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma .	45	45	2.900	2.100	1.450	3 150	4.600	102	5.897	131	— 22 1	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B. .	23	23	3.100	1.200	1.550	1.550	3.100	135	1.814	79	+ 70·9	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb. .	89	89	2.000	1.800	1.200	2.800	4.000	45	3.690	42	+ 7.1	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen .	33	33	2.800	1.900	1.700	2.300	4.000	121	3.677	112	+ 8·0	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	6.800	3.500	3.400	7.000	10.400	82	9.917	78	+ 5·1	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn . .	16	16	850	550	500	700	1.200	75	1.672	105	— 28 6	16	16
Niyregyháza-Maté-Szalkacr E. .	57	57	5.100	3.100	2.300	6.200	8.500	149	7.139	125	+ 19·2	57	57

*) Inclusive der mit 1. Jänner 1893 definitiv dem Netze der kgl. ungar. Staatsbahnen einverleibten Arad-Temesvarer Eisenbahn.

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1893: für Personen und Gepäck	1893: für Güter	1893: im Ganzen	1893: per Kilom.	1892: für Personen und Gepäck	1892: für Güter	1892: im Ganzen	1892: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 1. Monates 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Selbständige Localbahnen.
5.366	29.886	35.252	185	4.949	21.992	26.941	141	+ 31·2	2.220	1.692	Böhmische Commercialbahnen
7.424	7.665	15.089	487	7.028	6.620	13.648	440	+ 10·7	5.844	5.280	Bozen-Meraner Bahn
1.555	13.198	14.753	378	1.956	13.987	15.943	409	— 7·6	4.536	4.908	Cilli-Wöllan
644	3.522	4.166	167	752	3.392	4.144	166	+ 0·6	2.004	1.992	Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha
5.245	10.471	15.716	225	5.365	8.909	14.274	204	+ 10·3	2.700	2.448	Kremsthalbahn
847	1.084	1.931	644	633	1.214	1.847	616	+ 4·5	7.728	7.392	Kuttenberger Localbahn
3.024	2.200	5 224	218	3.000	1.800	4.800	200	+ 9·0	2.616	2.400	Mori-Arco-Riva a./G.
3.779	7.008	10.787	186	4.134	3.726	7.860	136	+ 36·8	2.232	1.632	Mühlkreisbahn
1.311	3.192	4.503	563	1.363	3.631	4 994	624	— 9·8	6.756	7.488	Neutitscheiner Localbahn
632	10.617	11.249	375	582	8.275	8.857	295	+ 27·1	4.500	3.540	Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
711	575	1.286	51	519	776	1.295	52	— 1·9	612	624	Radkersburg-Luttenberg L.-B.
5.238	7.526	12.764	1.064	5.753	7.289	13.042	1.087	— 2·1	12.768	13.044	Reichenberg-Gablonz Localbahn
1.817	1.757	3.574	87	1.773	881	2.654	65	+ 33·8	1.044	780	Salzkammergut-Localbahn-Ges.
902	13.444	14.346	797	730	12.931	13.661	759	+ 5·0	9.564	9.108	Stauding-Stramberger Localbahn
2.770	3.170	5.940	124	3.447	4.019	7.466	156	— 20·5	1.488	1.872	Steyrthalbahn
103	12.775	12.878	1.288	86	12.234	12.320	1.232	+ 4·5	15.456	14.784	Swolenowes-Smečna
685	1.081	1.766	80	. . . .	. . . . .	. . . . . .	. . .	. . .	960	. . .	Steiermärkische Landesbahnen
											Dampftramways.
3.589	1.751	5.340	534	4.152	1.919	6.071	607	— 12·0	6.408	7.284	Brünner Localeisenbahn-Ges.
14.255	232	14.487	322	17.219	283	17.520	389	— 17·2	3.864	4.668	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Comp.
2.838	. . . .	2.838	237	3.827	. . . .	3.827	319	— 25·7	2.844	3.828	Innsbruck-Hall i. T., Localbahn
7.940	. . . .	7.940	1.323	7.668	. . .	7.668	1.278	+ 3·5	15.876	15.336	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
3.627	. . . .	3.627	605	3.765	. . . .	3.765	753	— 19·7	7.260	9.036	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)
382	790	1.172	90	565	850	1.415	109	— 17·4	1.080	1.308	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
2.034	19	2.053	158	2.762	22	2.784	214	— 26·2	1.896	2.568	Wiener Localbahnen Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
2,891.426	11,715.462	14,606.888	927	3,085.874	11,908.533	14,994.407	958	— 3·2	11.124	11.496	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
1,016.600	3,804.900	4,821.500	644	1,115.612	4,027.132	5,142.744	686	— 6·1	7.728	8.232	a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen
											b) Privatbahnen.
5.837	28.725	34.562	508	5.048	27.821	32.869	483	+ 5·2	6.096	5.796	Fünfkirchen-Bárscer Bahn
											Localbahnen:
6.300	3.600	9.900	89	11.100	3.162	14.262	129	— 3·1	1.068	1.548	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen
1.500	2.500	4.000	82	2.412	1.420	3.832	78	+ 5·1	984	936	Békéser Comitatsbahnen
7.400	7.600	15.000	114	8.398	5.421	13.819	105	+ 8·6	1.368	1.260	Biharer Vicinalbahn
1.900	2.500	4.400	69	2.963	2.056	5.019	78	— 11·5	828	936	Budapest-Lájosmizse Localbahn
5.400	5.200	10.600	80	5.854	4.048	9.902	74	+ 8·1	960	888	Debreczin — Füzesabony — Ohát-Kócs-Polgar Localbahn
3.300	4.700	8.000	140	5.776	3.827	9.603	169	— 17·2	1 680	2.028	Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn
3.000	2.500	5.500	106	. . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.272	. . .	Felek-Fogaraser Localbahn
1.750	6.750	8.500	170	1.903	5.843	7.746	155	+ 9·7	2.040	1.860	Gran—Almas-Füzitö Localbahn
9.300	8.400	17.700	253	9.421	7.202	16.623	238	+ 6·3	3.036	2.856	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskercker B
4.800	4.700	9.500	80	4.482	4.867	9.349	79	+ 1·3	960	943	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
4.900	7.400	12.300	101	7.862	6.574	14.436	118	— 14·4	1.212	1.416	Háromszéker Localbahnen
2.400	700	3.100	97	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.164	. . .	Hermannstadt-Feleker Localb.
2.000	1.000	3.000	75	2.457	1.054	3.511	88	— 14·8	900	1.056	Kaschau-Torna L.-B.
1.450	3.159	4.600	102	2.838	3.059	5.897	131	— 22·1	1.224	1.572	Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma
1.550	1.550	3.100	135	1.066	748	1.814	79	+ 70 9	1.620	948	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
1.200	2.800	4.000	45	1.174	2.516	3.690	42	+ 7·1	540	504	Máros-Ludás—Bistritz Localb.
1.700	2.300	4.000	121	1.601	2.076	3.677	112	+ 8 0	1.452	1.344	Máros-Vásárhely-Szász-Regen
3.400	7.000	10.400	82	4.411	5.506	9.917	78	+ 5·1	984	936	Matraer Vicinalbahnen
500	700	1.200	75	1.336	336	1.672	105	— 28·6	900	1.260	Mezötur-Turkever Eisenbahn
2.300	6.200	8.500	149	2.765	4.374	7.739	125	+ 19·2	1.788	1.500	Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Jänner 1893	1892	Im Monate Jänner 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Jänner 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1892: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnitt. Betriebs-Länge vom 1. Jänner 31. Jänn[…] 1893
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer
Petroszény-Lupény Localb. . .	18	. . .	1.600	2.200	650	2.350	3.000	166	. . . .	. . .	. . .	18
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton .	35	35	2.800	2.900	1.150	4.350	5.500	157	5.642	161	— 2·5	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	400	1.700	125	3.375	3.500	194	2.282	127	+ 52 8	18
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn . .	47	47	2.800	850	1.400	1.300	2.700	57	4.957	106	— 46·2	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb. .	53	53	8.000	1.500	4.000	3.000	7.000	132	8.081	152	— 13·2	53
Száthmar-Nagybányaer L.-B. . .	60	60	3.500	4.400	4.200	8.800	13.000	216	12.223	204	+ 5·9	60
Szekler Bahn	39	39	4.000	700	2.000	1.000	3.000	77	2.382	61	+ 26·2	39
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	3.600	2.500	4.000	5.000	9.000	84	9.437	88	— 4·5	107
Taraczthal-Bahn	32	32	800	300	200	600	800	25	3.617	113	— 77·9	32
Torontaler Localbahnen . . .	109	109	14.000	2.450	5.600	4.900	10.500	96	12.027	110	— 12·7	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn .	32	32	2.400	2.050	1.450	2.150	3.600	113	4.018	126	— 10·3	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	1.650	3 800	2.000	4.200	6.200	124	6.129	123	+ 0·8	50
Warasdin-Golubovecer Localb. .	37	37	1.250	400	500	600	1.100	30	878	24	+ 25·0	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.) . .	297	297	21.200	6.200	10.600	12.400	23.000	78	25.624	86	— 9·3	297
Zagorianer Bahn	116	116	15.000	3·950	7.500	7.900	15.400	133	16.687	144	— 7·6	116
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.												
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	363	68.880	139.456	34.259	241.982	276.241	719	285.142	785	— 8·4	384
Mohács-Fünfkirchner Bahn . . .	67·6	67·6	3.956	20.820	1.308	34·800	36.108	534	58.349	863	— 38·1	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	28.840	27.956	9.792	43.837	53.629	454	56.118	475	— 4·4	118
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	104.435	134.985	109.336	356.687	466.023	663	487.423	693	— 4·3	703
Selbstständige Localbahnen:												
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	35.238	25.731	22.050	44.950	67.000	206	61.380	189	+ 9·0	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	367	6.059	122	8.621	8.743	228	8.820	230	— 0·9	38·3
Bárcs-Pakracer Eisenbahn . . .	123	123	3.974	10.348	3.829	22.342	26.171	213	31.595	257	— 17·1	123
Budapester Localbahnen . . .	42·2	42·2	68.942	1.150	10.067	906	10.973	260	9.093	215	+ 20·9	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	24.724	1.871	2.471	908	3.379	422	3.100	387	+ 9·0	8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.888	9.987	645	11.413	12.058	365	6.039	183	+ 99·5	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn .	17	17	4.701	691	1.147	938	2.085	123	2.455	144	— 14·6	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn .	27	. . .	4.475	202	1.315	232	1.547	57	. . . .	. . .	. . .	27
Holicz-Gödinger Localbahn . .	3·4	3·4	1.133	734	140	385	525	155	532	157	— 1·3	3·4
Kesmárk—Szepes-Béla Localb. .	9	. . .	1.292	764	208	273	481	53	. . . .	. . .	. . .	9
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	1.526	617	491	915	1.406	140	1.544	154	— 9·1	10
Löcsethalbahn	13	. . .	3.119	447	975	449	1.424	109	. . . .	. . .	. . .	13
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges. .	60·6	54·8	4.475	9.241	847	13.375	14 222	235	11.499	210	+ 11·9	60·6
Poprádthalbahn	14	14	3.961	2.744	1.084	2.182	3.266	233	3.070	219	+ 6·4	14
Szamosthalbahn	222	222	24.512	8.247	16.382	20.530	36.912	166	33.074	149	+ 11·4	222
Summe . . .	12.242	12.078	2,393.975	1,568.640	1,350.330	4,782.525	6,132.855	501	6,490.738	537	— 6·7	12.142
Recapitulation.												
Summe der österr. Eisenbahnen .	15.753	15.647	4,913.356	5,647.756	2,891.426	11,715.462	14,606.888	927	14,994.407	958	— 3·2	15.753
Summe der ungar. Eisenbahnen .	12.242	12.078	2,393.975	1,568.640	1,350.330	4,782.525	6,132.855	501	6,490.738	537	— 6·7	12.242
Hauptsumme	27.995	27.725	7,337.331	7,216.396	4,241.756	16,497.987	20,739.743	741	21,845.145	775	— 4·4	27.995
Oesterreichis[…]												
Achenseebahn*)	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg*) .	. . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi) .	5·5	5·5	85	. . . .	30	. . . .	30	. . .	226	. . .	. . .	. . .
Bosnische u[…]												
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	5.276	2 630	3.185	8.216	11.401	109	11.772	112	— 2·7	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	13.469	10.243	13.200	45.626	58.826	219	58.813	219	+ 0·02	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:												
Doboj-Simin Han	67	67	4.128	7.768	1.728	7.817	9.545	142	8.521	127	+ 12·0	67
Metkovic-Mostar-Sarajevo . .	178	178	9.661	3.197	4.263	14.780	19.043	107	16.928	95	+ 12·6	178

*) Der Betrieb bleibt während der Winterszeit sistirt.

für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. Jänner 1893				1892					Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen des abgelaufenen 1. Monates		
Gulden				Gulden					Gulden		
650	2.350	3.000	166	. . . .	. . . . . .	. . . . .	. .	. . .	1.992	. . .	Petroszény-Lupény Localbahn
1.150	4.350	5.500	157	2.983	2.659	5.642	161	— 2·5	1.884	1.932	Puszta Tenyö—Kun - Szt. Marton
125	3.375	3.500	194	118	2.164	2.282	127	+ 52·8	2.328	1.524	Ruma-Vrdnik Localbahn
1.400	1.300	2.700	57	3.633	1.324	4.957	106	— 46·2	684	1.272	Somogy-Szobb-Bárcser Bahn
4.000	3.000	7.000	132	4.474	3 607	8.081	152	— 13·2	1.584	1.824	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
4.200	8.800	13.000	216	3.396	8.827	12.223	204	+ 5·9	2.592	2.448	Száthmar-Nagybányaer Localb.
2.000	1.000	3.000	77	1.695	687	2.382	61	+ 26.2	924	732	Székler Bahn
4.000	5.000	9.000	84	4.539	4.898	9.437	88	— 4·4	1.008	1.056	Szilágyságer Eisenbahn
200	600	800	25	251	3 366	3.617	113	— 77·9	300	1.356	Taraczthal-Bahn
5.600	4.900	10.500	96	8.184	3.843	12.027	110	— 12·7	1.152	1.320	Torontaler Localbahnen
1.450	2.150	3.600	113	2.374	1.644	4.018	126	— 10·3	1.356	1.512	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
2.000	4.200	6.200	124	2.417	3.712	6.129	123	+ 0·8	1.488	1.476	Vinkovce-Brcskaer Bahn
500	600	1.100	30	596	482	878	24	+ 25·0	360	288	Warasdin-Golubovecer Localb.
10.600	12.400	23.000	78	13.912	11.712	25.624	86	— 9·3	936	1.032	Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)
7.500	7.900	15.400	133	7.392	9.295	16.687	144	— 7·6	1.596	1.728	Zagorianer Bahn
											II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
34.259	241.982	276.241	719	37.974	247.168	285.142	785	— 8·4	8.628	9.420	Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungarische Strecken
1.308	34.800	36.108	534	899	57.450	58.349	863	— 38·1	6.408	10.556	Mohács-Fünfkirchner Bahn
9.792	43.837	53.629	454	11.012	45.106	56.118	475	— 4·4	5.448	5.700	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
109.336	356.687	466.023	663	114.295	373.128	487.423	693	— 4·3	7.956	8·316	Südbahn-Gesellschaft ungarische Linien
											Selbstständige Localbahnen:
22.050	44.950	67.000	206	25.950	35.430	61.380	189	+ 9·0	2.472	2.268	Arader u. Csánader vereinigte E.
122	8.621	8.743	228	178	8.642	8.820	230	— 0·9	2.736	2.760	Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn
3.829	22.342	26.171	213	4.583	27.012	31.595	257	— 17·1	2.556	3.084	Bárcs-Pakracer Eisenbahn
10.067	906	10.973	260	8.930	163	9.093	215	+ 20·9	3.120	1.580	Budapester Localbahnen
2.471	908	3.379	422	2.261	839	3.100	387	+ 9·0	5.064	4.644	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
645	11.413	12.058	365	807	5.232	6.039	183	+ 99·5	4.380	2.196	Gölnitzthal-Bahn
1.147	938	2.085	123	1.434	1.021	2.455	144	— 14·6	1.476	1.728	Güns-Steinamanger Vicinalbahn.
1.315	232	1.547	57	. . . .	. . . . . .	. . . . .	. . .	. . .	684	. . .	Haraszti-Ráczkeve Localbahn
140	385	525	155	202	330	532	157	— 1·3	1.860	1.884	Holics-Gödinger Localbahn
208	273	481	53	. . . .	. . . . . .	. . . . .	. . .	. . .	636	. . .	Késmárk—Szepes-Béla Localb.
491	915	1.406	140	801	743	1.544	154	— 9·1	1.680	1.848	Keszthély-Balaton Szt. György Lb.
975	449	1.424	109	. . . .	. . . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.308	. . .	Löcsethalbahn
847	13.375	14 222	235	660	10.839	11.499	210	+ 11·9	2.820	2.520	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
1.084	2.182	3.266	233	909	2.161	3.070	219	+ 6·4	2.796	2.628	Poprádthalbahn
16.382	20.530	36.912	166	14.296	18.778	33.074	149	+ 11·4	1.992	1.788	Számosthalbahn
,350.330	4,782.525	6,132.855	501	21,548.473	5,011.304	6,490.738	537	— 6·7	6.012	6.444	Summe
											Recapitulation.
,891.426	11,715.462	14,606.888	927	3,085.874	11,908.533	14,994.407	958	— 3·2	11.124	11.496	**Summe der österr. Eisenbahnen**
,350.330	4,782.525	6,132.855	501	1,479.434	5,011.304	6,490.738	537	— 6·7	6.012	6.444	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
,241.756	16,497.987	20,739.743	741	4,565.308	16,919.837	21,485.145	775	— 4·4	8.892	9.300	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1893	1892	Name
. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . . . .	. . . . . .	. . . . . .	. .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
30	. . . . .	30	. . .	226	. . . . .	226	. .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1893	1892	Name
3.185	8.216	11.401	109	3.039	8.733	11·772	112	— 2·7	1.303	1.385	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
13.200	45.626	58.826	219	14.355	44.458	58.813	219	+ 0·02	2.628	2.628	K. u. k. Bosna-Bahn
											Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen.
1.728	7.817	9.545	142	2.088	6.433	8.521	127	+ 12·0	1.704	1.524	Doboj—Simin-Han
4.263	14.780	19.043	107	4.836	12.092	16.928	95	+ 12·6	1.284	1.140	Metković-Serajevo

Die Minderfrequenz im Personenverkehre ist auf die mehrfachen, durch Schneeverwehungen hervorgerufenen Verkehrsstörungen zurückzuführen, und beläuft sich der hiedurch entstandene Einnahmenausfall auf circa fl. 59.407.

Der Rest des Ausfalles im Monate Jänner rücksichtlich des Personenverkehres per fl. 59.720 ist eine Folge der Erhöhung der Preise der Jahreskarten und der Einführung der Theilstreckenkarten, da in den früheren Jahren die Zahlungen für die Jahres-Abonnementskarten zum überwiegend grössten Theile im Monate Jänner erfolgten, während nunmehr die neueingeführten Theilstreckenkarten wohl zum grössten Theile bei Beginn des Frühjahres gelöst und daher auch die Einnahmen hiefür, sowie die Einnahmen aus den Fahrten jener Reisenden, welche die neuen Preise der Jahreskarten nicht mehr convenabel fanden und nunmehr von Fall zu Fall bezahlen, erst in den folgenden Monaten einfliessen werden.

Die ausgewiesene Minderbeförderung im Güterverkehre von 182.542 t findet ihre Erklärung wohl zumeist in der neuen Verrechnung, da die Ergebnisse der nunmehr verstaatlichten beiden Duxer Bahnen, ferner der Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn nicht mehr separat ausgewiesen und daher nur einmal in Rechnung gezogen werden, während im gleichen Monate des Vorjahres die Transporte sowohl als eine Frequenz der vorbenannten Linien, als auch der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nachgewiesen wurden.

Eine thatsächliche Verminderung des Verkehres ist nur als Folge der vielfach vorgekommenen Verkehrsunterbrechungen zu constatiren.

Durch die in Folge Einführung des Staatsbahnbaremes auf den Linien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn eingetretene Verbilligung der Tarife, ist auf den galizischen Linien ein Einnahme-Ausfall von fl. 93.546 eingetreten, welcher durch die Mehreinnahmen im Güterverkehre der westlichen Linien per fl. 17.021 für die gesammten Staatsbahnlinien sich auf fl. 76.525 im Frachtenverkehre reducirt.

Auf sämmtlichen k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, sowie der Bodensee-Dampfschiffahrt *) resultirt pro Jänner 1893 im Personenverkehre eine Mindereinnahme von fl. 124.050, bei einer Minderfrequenz von 103.705 Personen und im Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 87.126 bei einer Minderbeförderung von 171.609 t, so dass sich ein Gesammt-Einnahmenausfall von fl. 211.176 ergibt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Jänner 1893 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Steigerung der Frequenz um 9357 Personen, welchem Ergebnisse eine Mindereinnahme von fl. 10.332 gegenübersteht.

Der Güterverkehr ergab im Berichtsmonate im Vergleiche zu derselben Periode des Jahres 1892 ein günstiges Resultat, indem die Transporte um 67.382 t und die bezüglichen Einnahmen um fl. 70.060 zunahmen.

Transportzunahmen ergaben sich bei nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Kohlen . . . . um 60.559·0 t
„ Zucker, raffinirt . . . . „ 2.049·5 „
„ Steinen aller Art . . . „ 1.665·4 „
„ Ziegeln . . . . „ 749·3 „

*) Die Betriebsergebnisse der Bodensee-Dampfschiffahrt sind nicht in den Ziffern der Gruppe I a des Tableau enthalten. Die im Monate Jänner 1893 erzielten Einnahmen betrugen, bei einem Verkehre von 3963 Personen und 6287 t Güter, 6931 fl., gegen 10.658 fl. im Jänner 1892.

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen:

bei Getreide aller Art . . . um 2.640·4 t
„ Mehl und Mahlproducten „ 4.412·9 „
„ Holz aller Art . . . . „ 24.447·0 „

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 1266 Personen zu; die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 133.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme um 4777 t, woran besonders die Artikel Getreide mit 135·6, Steine mit 598·2 und Ziegel mit 175·8 t participiren.

Die Einnahmen aus diesem Verkehre stiegen um fl. 263.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn hob sich die Personenfrequenz um 2035 Personen, die bezüglichen Einnahmen um fl. 545; desgleichen ist im Frachtenverkehre eine Zunahme um 2034 t und des Erträgnisses um fl. 167 zu constatiren.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate Jänner 1893 gegenüber dem gleichen Monate 1892 resultirende Mindereinnahme ist hauptsächlich durch den geringeren Getreideverkehr, sowie auch durch die auf den Nachbarbahnen stattgefundenen, lang andauernden Störungen hervorgerufen.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat Jänner 1893 provisorisch ermittelten Einnahmen beziffern sich gegen die definitiven Ergebnisse im gleichen Monate des Jahres 1892 um 7096 fl. = 11·1 pCt. höher.

An der Mehreinnahme participirt der Güterverkehr mit fl. 7407 = 15·19 pCt., Mehrverfrachtung von 10.510 Tonnen = 23·76 pCt. Kohle, Rüben, Malz und Brennholz, dagegen weist der Personenverkehr eine Mindereinnahme von fl. 311 = 2·07 pCt., obzwar 4988 Reisende = 15·86 pCt. mehr befördert wurden, aus.

Neutitscheiner Localbahn. Im Monate Jänner 1893 ergibt sich gegenüber derselben Periode des Jahres 1892 aus dem Personenverkehre eine Abnahme um 277 Reisende und der Einnahmen um fl. 52; aus dem Güterverkehre eine Abnahme um 456 t und der bezüglichen Einnahmen um fl. 439, in Folge geringerer Kohlentransporte.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Jänner 1893 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen, mit den analogen Ziffern des Jahres 1892 ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen im Jänner 1893 mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1892 verglichen)

	Personen		Einnahmen
Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . .	+ 4.733	Personen und	— 5.393·— fl.
Ergänzungsnetz . . .	— 1.864	„ „	— 1.416·— „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 3.558	„ „	— 1.249·— „

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen im Jänner 1893 mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1892 verglichen)

	Frachten	Einnahmen
Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 8.410 t	— 48.600·— fl.
„ „ Ergänzungsnetz	+ 15.044 t	+ 8.969·— „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	+ 5.588 t	+ 7.213·— „

Beim garantirten Netze ist eine Zunahme von Transporten auf kleine Entfernungen, dagegen eine Abnahme von solchen auf grosse Entfernungen zu constatiren. —

Beim Ergänzungsnetze und bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn steht die grössere Einnahme im Einklang mit der grösseren Leistung.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway. Im Berichtsmonate war der Personenverkehr 13 Tage, der Frachtenverkehr 11 Tage gänzlich eingestellt.

Stauding-Stramberger Localbahn. Die für den Monat Jänner 1893 ausgewiesene Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1892 ist der Mehrbeförderung von 1085 Personen und 557 t Güter aller Art zuzuschreiben.

Südbahn-Gesellschaft. Der Berichtsmonat weist auf den gesammten Linien der Südbahn-Gesellschaft im Vergleiche zu demselben Monate des Jahres 1892 eine Mindereinnahme von fl. 115.808 aus; davon entfällt auf den Personenverkehr ein Minus von fl. 26.434 und auf den Frachtenverkehr ein solches von fl. 89.374.

In beiden Verkehrszweigen sind die Mindereinnahmen auf die wiederholten Verkehrsstörungen durch Schneeverwehungen zurückzuführen.

Aus gleicher Ursache sind auch die Einnahmen auf den Local- und Pachtbahnen, mit Ausnahme der Graz-Köflacher Bahn, welche in Folge lebhafterer Kohlenverfrachtungen eine schliessliche Mehreinnahme von fl. 29.222 erzielte, gegen die gleiche Periode des Jahres 1892 im Rückstande geblieben.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die für den Monat Jänner 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Jahres 1892 resultirenden Mindererträgnisse von fl. 4315, an welchen der Personenverkehr mit fl. 2008 (— 4131 Personen) und der Güterverkehr mit fl. 2307 (— 4011 t) participirt, sind ausschliesslich auf die im Monate Jänner 1893 eingetretenen wiederholten Verkehrsstörungen zurückzuführen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. (Erweiterung der Station Wodňan Stadt.) Das von der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Vertretung der Concessionäre der obgenannten Localbahn vorgelegte Project für die Erweiterung der Station Wodňan Stadt hat die principielle Genehmigung erhalten. [21. Februar, Z. 7928.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Chlumetz—Parschnitz: Nebengebäude in der Station Altpaka.) In der Station Altpaka wird ein Nebengebäude errichtet. [18. Februar, Z. 9055.]

— (Linie Wien—Tetschen: Schreibstube in der Station Okřiško.) In der Station Okřiško wird für Zwecke des Holzhändlers Theodor Schönherr eine Schreibstube aufgestellt. [20. Februar, Z. 4905.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Frachtenstation in km 521·3 bis 522·2 und Anlage mehrerer Schleppgeleise bei der Nestomitzer Zuckerfabrik: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Aussig hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Errichtung einer Frachtenstation in km 521·3 bis 522·2 und für die Anlage mehrerer Schleppgeleise bei der Nestomitzer Zuckerfabrik für den 8. März anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die genannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 4673.]

— (Linie Chotzen—Braunau: Nebengebäudeerrichtung in Nachod.) In der Station Nachod wird an der Wartesaal und Restaurationsseite ein Nebengebäude errichtet. [22. Februar, Z. 9884.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Innsbruck-Hall i. T. (Endgiltige Festsetzung der Anzahl der Sitz- und Stehplätze in Waggons der Localbahn.) Das Handelsministerium hat auf Grund des Ergebnisses einer diesfalls angeordneten Localerhebung die Anzahl der Sitz- und Stehplätze in den Waggons der Localbahn Innsbruck-Hall i. T. nachstehend definitiv festgesetzt:

Im Innern des Wagens 12 Sitz- und 4 Stehplätze und auf jeder Plattform je 2 Sitz- und 6 Stehplätze, die letztere Zahl der Stehplätze jedoch unter dem ausdrücklichen Verbote der Mitnahme von Hunden und von Gepäcksstücken, welche sich nicht unter den 2 Sitzplätzen unterbringen lassen. [25. Februar, Z. 5845.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Massnahmen im Interesse der Abwicklung des Frachtenverkehrs im Bereiche der Budapester Bahnhöfe.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass seit der Verstaatlichung der ungar. Linien der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, resp. seit Ausdehnung des Barêmes der kgl. Ungar. Staatsbahnen auf diese Linie und der hiemit erfolgten generellen tarifarischen Gleichstellung aller Budapester Bahnhöfe in sämmtlichen Relationen, der Güterandrang auf dem nunmehrigen Westbahnhofe der kgl. Ungar. Staatbahnen (früher Bahnhof der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft) derart zugenommen hat, dass dessen Räumlichkeiten nicht nur in speciellen Fällen, sondern selbst im Allgemeinen, den Verkehrsansprüchen gegenwärtig nicht mehr entsprechen. Demzufolge war die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen zu wiederholten Malen gezwungen, die lagerzinsfreie Zeit auf dem Westbahnhofe zu restringiren, und den Lagerzins zu erhöhen (Vergl. Vrdgs.-Bl. 127 und 138 ex 1892, Nr. 7 ex 1893), ausserdem aber, um überhaupt dort Luft zu schaffen, für den Westbahnhof bestimmte solche Güter, deren thatsächliche Abladung auf diesem Bahnhofe nicht unbedingt erforderlich schien, zeitweise, jedoch nur in sehr beschränktem Maasse nach dem Donauufer-Bahnhof zu dirigiren, da die bereits beschlossene Vergrösserung der Bahnhofanlagen bei den beschränkten Raumverhältnissen des Westbahnhofes nur schwer und in der Zeit des grössten Verkehres überhaupt nicht durchführbar ist. Der Güterverkehr am Westbahnhofe hat sich im Jahre 1892 in Folge der tarifarischen Gleichstellung mit dem donaurechtsufrigen und nördlichen Netze der Ungar. Staatsbahnen um fast 40 Percent gehoben, indem jetzt viele Parteien, welche früher ganz oder theilweile den Donauufer- und Josefstädter Bahnhof benützten, nunmehr den Westbahnhof in Anspruch nehmen. Hiezu kamen dann noch durch zwei Monate andauernde ausserordentlich ungünstige Witterungsverhältnisse, resp. der Umstand, dass der wiederholt tagelang unterbrochene Verkehr sich staute und die angesammelten Gütermassen selbst derzeit noch in ungewöhnlichen Mengen aufzuarbeiten sind. Die Direction sah sich demnach veranlasst, um wenigstens jenen Theil des Verkehrs, welcher ohne Verletzung specieller Interessen auch auf einem anderen Bahnhofe abgewickelt werden kann, thunlichst nach dem über genügende Räumlichkeiten verfügenden Donauufer-Bahnhofe überzulenken, die früher allgemein bestandenen Frachtdifferenzen (10 kr. pro 100 kg Eilgut und 5 kr. für Frachtgut) vorerst bezüglich des Verkehrs der Semliner, Fünfkirchner und Brucker Linie mit dem Westbahnhofe wieder einzuführen, und als dies nicht genügte, um diesen Bahnhof zu entlasten, mit einem zweiten, am 1. April l. J. ins Leben tretenden Tarifnachtrage auch für das nördliche, von den Linien Budapest—Ruttka und Budapest—Kaschau begrenzte Bahngebiet, für dieses jedoch nur in der Höhe von 6 kr. für Eilgut und 3 kr. für Frachtgut zu publiciren, während in allen übrigen Relationen, in welchen die Zufuhr nach den Budapester Bahnhöfen mit keiner Mehrleistung, resp. mit keinem Umwege verbunden ist, die tarifarische Gleichstellung auch fernerhin beibehalten wird. Die grösseren Differenzbeträge für das donau-rechtsufrige Gebiet und die Semliner Linie finden übrigens ihre Begründung darin, dass ein von diesen Strecken kommendes Gut ab der Einbruchstation Ferenczváros (Budapest Franzstadt) um nach dem Donauufer-Bahnhof zu gelangen, nur einen Weg von 3 km zurückzulegen braucht, während es, um den Westbahnhof zu erreichen, eine Mehrdistanz von 17 und nach dem Bahnhof Lipótváros (Budapest Leopoldstadt) sogar 20 km durchlaufen muss,

während ein von den nördlichen Linien, z. B. von Hatvan nach dem Westbahnhof dirigirtes oder dorthin aufgegebenes Gut einen nur um 8 km längeren Weg zurückzulegen hat als nach dem Josefstädter Bahnhof. Um jedoch allen begründeten Ansprüchen des hauptstädtischen Verkehrs — soweit dies überhaupt thunlich ist — auch fernerhin zu genügen, hat der Handelsminister verfügt: dass für jene Etablissements, welche sich, theilweise wohl nur im Hinblick auf die generelle tarifarische Gleichstellung aller Budapester Bahnhöfe, mit der Station Lipótváros durch Industriegeleise verbunden haben, welche also mit ihren Sendungen den Westbahnhof nicht in Anspruch nehmen, die bisherigen Tarife im Begünstigungswege auch fernerhin beibehalten bleiben.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin, Belgrad und Pancsova für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate März und April 1893.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft erfolgt die Abfahrt des Localschiffes von Semlin nach Belgrad-Pancsova im Monate März um 7 U. Früh und 1 U. Nachm., im Monate April um 6½ Uhr Früh, 1 Uhr Nachm. und 7 U. Abends. Die Abfahrt von Pancsova nach Belgrad—Semlin erfolgt im Monate März um 10 U. Vorm. und 3 Uhr Nachm., im Monate April um 4 U., 9 U. Früh und 4 U. Nachm.

— Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate März und April 1893.) Die Abfahrt des Localschiffes von Semlin nach Belgrad erfolgt im Monate März um 6 U., 7 U., 8 U., 9 U. Früh, 10 U., 11 U. Vorm., 1 U., 1½ U., 2½ U., 3½ U., 4½ U., 5½ U. Nachm.; im Monate April um 6 U., 6½ U., 7 U., 8 U., 9 U. Früh, 10 U., 11 U. Vorm., 1 U., 1½ U., 3 U., 4 U., 5 U., 6 U. Nachm. und 7 U. Abends. — Die Abfahrt von Belgrad nach Semlin erfolgt im Monate März um 7 U., 8½ U. Früh, 9½ U., 10½ U., 11½ U. Vorm., 12 U. Mitt., 2 U., 3 U., 4 U., 4½ U., 5 U., 6 U. Nachm.; im Monate April um 6½ U., 7½ U., 8½ U. Früh, 9½ U., 10½ U., 11 U., 11½ U. Vorm., 2 U., 3½ U., 4½ U., 5½ U., 6 U., 6½ U. Nachmittags.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 6. bis zum 12. März.)

Adriatischer Dienst.

7. März, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän A. Trohitz, nach Venedig.

8. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Thetis“, Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.

9. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Tihisco“, Capitän F. Goll, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän M. Botterini, nach Venedig.

10. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Nil“, Capitän F. Cossovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Caroher, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

11. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän A. Trohitz, nach Venedig.

12. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Malta“, Capitän M. Nicolich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

7. März, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Galatea“, Capitän F. D'Este, nach Smyrna, mit Berührung von Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, und Khios. Anschluss in Smyrna nach Samos, Chesmè und Rhodus.

8. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Helios“, Capitän R. Mitis, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen. Ferner nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz und Braila. Es werden ausserdem auch Sendungen nach Tultscha Ismail und Reni im Verhandverkehre via Galatz aufgenommen.

10. „ zu Mittag: Dampfer „Vorwärts“, Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

11. März, um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Medusa“, Capitän G. Mattiazzi, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi. Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Pyräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verhandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

21. März, um 4 U. Nachm.: Dmpf. „Elektra“, Capitän G. Mariani, nach Indien und China, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong und Shanghai.
nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Sachverständige für das Enteignungsverfahren 1893. (Liste für den Amtsbereich des Oberlandesgerichtes Zara.) In der Liste sind wie im Vorjahre 26 Sachverständige aufgeführt. Von denselben sind 7 für Gebäude- und Wasserbauten, 19 für land- und forstwirthschaftliche Grundstücke bestimmt. Drei Sachverständige des Vorjahres sind in Wegfall gekommen und durch andere ersetzt worden. [21. Februar, Z. 9423.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 21. Februar bei der Firma: „k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft“ Se. Durchlaucht Egon Prinz zu Hohenlohe-Waldenburg-Schillingsfürst, k. u. k. Kämmerer und Gutsbesitzer in Wien, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes und als Präsident desselben eingetragen.

Verlosungen.

Am 1. März:

Erste ungarisch-galizische Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. (Rückzahlung ab 1. September) und II. Em. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Vorarlberger Bahn. 4 pCt. Silber-Prioritäten (Rückzahlung ab 1. September).

Coupons-Einlösung.

Ab 1. März:

3percent. Staatsbahn-Prioritäten. Die Staatseisenbahn-Gesellschaft veröffentlicht nachfolgende Kundmachung: Mit Rücksicht auf den Stand der zwischen der Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Vertretung der Besitzer der von ihr ausgegebenen 3perc. Prioritäts-Obligationen schwebenden Ausgleichsverhandlungen werden unter Wahrung des der Gesellschaft gesetzlich zustehenden Einkommensteuer-Abzugsrechtes und ohne jedes Präjudiz für den Fall des Nichtzustandekommens des Vergleiches die am 1. März 1893 fällig werdenden Coupons obiger Obligationen mit dem vollen Betrage von je Frcs. 7·50 zur Auszahlung gebracht.

Capitalsrückzahlungen.

5perc. Vorarlberger Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen und 4¾perc. Rudolfbahn-Staatsschuldverschreibungen. In einer am 1. März 1893 stattgehabten ausserordentlichen Verlosung sind sämmtliche noch unverloste Stücke dieser Obligationen zur Rückzahlung per 1. September 1893 ausgelost worden.

Ungarische Conversion. Der ungarische Finanzminister hat in Gemässheit des Artikels 21 vom Jahre 1892 gekündigt:

1. sämmtliche noch ausstehenden Obligationen der 5percent. vereinigten Prioritäts-Goldanleihe ungarischer Eisenbahnen vom Jahre 1876 zur Rückzahlung am 1. Juli 1893;

2. sämmtliche noch ausstehenden Obligationen der 5percent. Goldanleihe im Betrage von Mark 26,000.000 deutscher Reichswährung vom Jahre 1875 der verstaatlichten Ungarischen Nordostbahn zur Rückzahlung am 1. Juli 1893;

3. sämmtliche noch ausstehenden Obligationen der 5percent. Prioritäts-Silberanleihen im Betrage ö.W. Gulden 28,328.400 vom Jahre 1869, bezw. im Betrage von ö. W. fl. 3,120.000 vom Jahre 1871, sowie der 6perc. Betriebs-

Goldanleihe im Betrage von fl. 1,605.000 vom Jahre 1878 der verstaatlichten Ungar. Nordostbahn zur Rückzahlung am 1. October 1893;

4. sämmtliche noch ausstehenden Obligationen der 5percent. Prioritäts-Silberanleihe II. Emission im Betrage von ö. W. fl. 3,276.400 vom Jahre 1874 der verstaatlichten Ungar. Westbahn zur Rückzahlung am 1. October 1893.

Mit den obbezeichneten Rückzahlungsterminen hört die Verzinsung der gekündigten Obligationen auf. Der Capitalswerth der gekündigten Obligationen wird in derselben Währung und an denselben Stellen zurückgezahlt, in welchen und wo die Zinscoupons, bezw. die verlosten Obligationen dieser Anleihen, bisher eingelöst wurden. Die ausser der kgl. ungar. Staats-Centralcassa mit der Rückzahlung zu beauftragenden Stellen und das für die Rückzahlung vorzuschreibende Verfahren werden rechtzeitig vor den obbezeichneten Rückzahlungsterminen bekanntgemacht. Ferners hat der Finanzminister sämmtliche noch ausstehenden Actien der Báttaszék-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau-) Eisenbahn, der Ersten Siebenbürger Eisenbahn, der Alföld-Fiumaner Eisenbahn- (Grosswardein-Essegger Strecke) Actiengesellschaft und der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn zur Rückzahlung am 1. Juli 1893 gekündigt. Die Actien werden in derselben Währung und an denselben Stellen zurückgezahlt, in welcher und wo die verlosten Actien bisher eingelöst wurden.

Generalversammlungen.

3. März: Internationale Waggonleih-Actiengesellschaft.
11. „ Localbahn Wodňan-Prachatitz (constituirende Generalversammlung).
18. „ Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn.
21. „ Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft.
23. „ Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft.
28. „ Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn-Actiengesellschaft.
30. „ Erste Siebenbürger Eisenbahn.
30. „ Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Bahn.
30. „ Ungarische Westbahn.
31. „ Báttaszék-Dombovár-Zákány (Donau-Drau-) Eisenbahn.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro Februar 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	6220·97	2939·36	1618·09	7542·24
Roggen	1842·27	511·85	615·15	1738·97
Gerste	202·36	815·67	507·90	510·13
Hafer	1337·57	103·70	83·52	1357·75
Mais	4434·59	403·59	910·21	3927·97
Mehl	966·95	204·00	227·25	943·70
Wein	8873·03	307·27	335·75	8844·55
Verschiedenes	812·98	2573·42	2390·01	996·39
Zusammen	24690·72	7858·86	6687·88	25861·70
Versicherungswerth	445.020	40.850	32.590	453.280

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	77	25	25	77
Versicherungswerth	294.310	132.885	136.250	290.295
Abgesondert übertragene Warrants, St.	12	4	4	12
Versicherungswerth	21.800	3.700	5.000	20.500
Lombardbetrag	9.650	1.550	2.150	9.050

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat Februar 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Februar 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Februar 1893	Stand am letzten Februar 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	66.764	36.903	17.013	86.654
Darunter wichtigste Waaren:				
Wein	13.369	6.639	3.087	16.921
Zucker	24.514	20.384	7.361	37 537
Spiritus	6.402	234	346	6.290
Diverse	22.479	9.646	6.219	25.906

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Februar 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Februar 1893	Stand am letzten Februar 1893
Lagerscheine:				
Stück	5	—	—	5
Versicherungswerth ö.W. fl.	8.600	—	—	8.600
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	3.300	—	—	3.300

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat Februar 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Februar 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Februar 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Februar 1893	Stand am letzten Februar 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	74.540	1.402	17.207	58.735
Darunter wichtigste Waaren:				
Mais	13.104	—	2.130	10.974
Korn	24.214	—	3.549	20.665
Hirse	8.262	—	1.902	6.360
Weizen	19.204	—	5.810	13.394
Gerste	3.520	—	—	3.520
Diverse	6.236	1.402	3.816	3.822

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Februar 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Februar 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Februar 1893	Stand am letzten Februar 1893
Lagerscheine:				
Stück	21	—	4	17
Versicherungswerth ö.W. fl.	206.290	—	26.060	180.230
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Februar 1893				Februar 1892			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	292.824	74.516	129.273	238.067	360.439	99.686	151.425	308.700
Darunter:								
Weizen	51.537	23.286	33.652	41.171	93.469	28.348	45.917	75.900
Roggen	24.534	8.398	9.824	23.099	56.851	3.506	19.156	41.201
Gerste	45.777	8.112	16.307	37.582	68.892	14.741	24.625	59.008
Hafer	37.962	1.674	19.746	19.890	32.734	5.883	16 631	21.986
Mais	48.647	10 993	19.025	40.615	9.488	24.448	24.650	9.286
Hirse	9.197	223	1.394	8.026	9.448	1.869	1.803	9.514
Bohnen	17.632	3.660	7.120	14.172	20.071	1.145	1.926	19.290
Erbsen	1.710	946	885	1.771	604	305	178	731
Malz	2.274	102	245	2.131	1.312	1.940	1.039	2.213
Raps	12.120	127	6.878	5.369	22.675	576	5.566	17.685
Hanfsamen	2.099	57	546	1.610	779	214	313	680
Wicken	2.142	919	812	2.249	2.707	1.530	1.326	2.911
Mehl	7.723	1.955	2.843	6.835	4.850	2.414	2.327	4.937
Kleie	5.828	2.967	3.691	5.104	6.911	6.450	710	12.651
	269.182	63.410	122.968	209.624	330.791	93.369	146.167	277.993
Spiritus	5.209	—	—	5.209	100	205	—	305
Zucker	1.454	2.104	480	3.078	3.445	1.759	495	4.709
Wein	4.483	5.490	2.097	7.876	10.154	554	1.297	9.411
Oele und Fette	1.201	510	323	1.388	2.016	42	230	1.828
Sonstige Waaren	11.295	3.002	3.405	10.892	13.933	3.757	3.236	14.454
Mittlere Tagesbewegung	8.860 Meter-Centner				10.463 Meter-Centner			
Versicherungswerth fl.	2,740.530	679.510	1,060.060	2,359.980	4,372.390	718.260	1,299.220	3,791.430

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	90	19	44	65	194	56	52	198
Versicherungswerth . . fl.	543.940·—	193.650·—	429.980·—	307.610·—	1,061.220·—	307.410·—	309.410·—	1,059.220·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	22	5	12	15	71	22	23	70
Versicherungswerth . . fl.	153.650·—	27.600·—	103.350·—	77.900·—	414.350·—	132.400·—	126.260·—	420.490·—
Lombardbetrag . . . . fl.	89.369·38	16.450·—	59.626·83	46.192·55	266.084·23	78.949·33	81.239·33	263.794·23

Literatur.

Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nebst Ausführungsbestimmungen, Anlagen und Formularen in Verbindung mit dem Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Textausgabe mit Anmerkungen. Von Dr. Jur. Georg Eger, Regierungsrath und Justiziar der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau. Breslau 1893. J. U. Kern's Verlag (Max Müller). Preis 5 Mark.

Mit dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr ist am 1. Jänner 1893 für die Mehrzahl der europäischen Staaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Oesterreich-Ungarn, Russland und Schweiz) ein einheitliches internationales Eisenbahn-Frachtrecht in Kraft getreten. Aus der Neuheit und ausserordentlichen Bedeutung dieses Rechtes, welches fortan auf die internationalen Transporte im Gebiete sämmtlicher Vertragsstaaten ausschliesslich Anwendung findet, ergibt sich für alle Interessenten aus den Kreisen des Verkehres, des Handels und der Industrie, der Verwaltung und Justiz gleichermassen das unabweisbar und dringende Bedürfniss, sich über Inhalt und Zweck des internationalen Uebereinkommens und seiner Normen vollständige und genaue Kenntniss zu verschaffen.

Der Verfasser hat diesem Bedürfnisse bereits durch die in Nr. 144 des Verordnungs.-Blattes schon besprochene Veröffentlichung und umfassenden Commentars zum internationalen Uebereinkommen zu entsprechen versucht. Durch die vorliegende Textausgabe mit Anmerkungen schafft der mit der Materie wohlvertraute Verfasser ein Werk, welches ausreichende Information und Belehrung bietet und den Eisenbahnbehörden, Gerichten, Spediteuren, Fabriken und Handelshäusern eine willkommene Hilfe sein wird.

In der vorliegenden Publication ist vornehmlich darauf Werth gelegt, in thunlichst knapper, aber klarer, übersichtlicher und leicht verständlicher Fassung unter Benützung aller zur Verfügung stehender Interpretationsmittel die Bestimmungen des neuen internationalen Eisenbahn-Frachtrechtes zu erläutern. Zu diesem Behufe sind den einzelnen Artikeln des internationalen Uebereinkommens nebst Ausführungsbestimmungen und Anlagen auch die bezüglichen Paragraphen des Betriebs-Reglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen beigefügt, so dass sich bei jedem einzelnen Artikel des Uebereinskommens das gesammte dazugehörige gesetzliche und reglementarische Material übersichtlich vereinigt findet. Ein genaues und eingehendes Inhaltsverzeichniss und Sachregister trägt zur Erleichterung im Gebrauche dieses Buches thunlichst bei.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Berichtigung von Druckfehlern im Ausnahmetarife für Eier, Erdharz, Mineralwasser und Palmkernöl.

In dem vom 1. März 1893 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Eiern, Erdharz, Mineralwasser und Palmkernöl im Verkehre zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der Süddeutschen Eisenbahnen andererseits sind folgende Frachtsätze zu berichtigen:

a) Seite 9, Eier, Sniatyn-Załucze—Radolfzell bei 5000 kg von 8·81 auf **8·41** Mark;

b) Seite 17, Erdharz, Przemyśl—Mannheim H.L.B. von 4·68 auf **4·67** Mark.

Wien, am 2. März 1893. [215]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Südrussischer Güterverkehr via Wołoczysk und Radziwiłow.

Verlängerung des Giltigkeitstermines des Specialtarifes 4 für Flachs und Hanf.

Der mittelst Nachtrag II zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr mit 1. März n. St. 1893 ausser Kraft gesetzte Specialtarif 4 für Flachs und Hanf bleibt noch bis zum 1./13. April a./n. St. 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 3. März 1893. [216]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Ab- und Auflegegebühr.

In Ergänzung der Bestimmungen über die Ablege- und Auflegegebühr, welche in dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarif, Theil I, „Gemeinsame Bestimmungen" enthalten sind, wird die k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1893, für alle iene Güter, welche von der Partei selbst auf- bezw. abgelegt werden, keine Auf- bezw. Ablegegebühr einheben.

Wien, am 4. März 1893. [217]

Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer und Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen für mineral. Kohle, Coaks und Briquetts.

Mit 30. April 1893 treten sämmtliche Frachtsätze des Ausnahmetarifes vom 1. August 1892 für den Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn und der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, ferner sämmtliche Frachtsätze des Ausnahmetarifes vom 1. August 1892, für den Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien, nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Eisenbahn ausser Kraft.

Wien, am 1. März 1893. [218]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Einführung des Nachtrages VI zum Local-Gütertarife.

Zu dem vom 1. Jänner 1890 giltigen Local-Gütertarife tritt am 20. März 1893 der Nachtrag VI mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Aenderungen in Folge Neuausgabe des Tarifes, Theil I;
2. Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Ausnahmetarife;
3. Aufhebung und Neuaufnahme von Ausnahmetarifen;
4. Aenderungen im Oderberger Ueberfuhrstarife;
5. Stationstarif-Tabellen für die Station Eperjes;
6. Berichtigung.

Die in dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Anhange zum Local-Gütertarife (Theil II) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn sub Pos. 4 enthaltene Begünstigung für Kunstdünger-Transporte wird in Folge Ausgabe dieses Nachtrages ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Nachtrages sind in der Tarif-Abtheilung der Direction (Budapest, Maria Valeria-utcza 11, 3. Stock) erhältlich.

Budapest, am 2. März 1893. [219]

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Druckfehler-Berichtigung.

Mit Giltigkeit vom 21. März 1893 an treten zur Berichtigung von augenfälligen Druckfehlern an Stelle der seitherigen die folgenden erhöhten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 b (Stückgüter in Wagenladungen) in Kraft.

Zwischen Chemnitz einerseits und Wien (K.F.N.B.), Floridsdorf-Donaufeld, Wien (K.F.J.B.), Klosterneuburg-Weidling, Nussdorf, Wien (Lagerhaus), Wien (St.E.G.) und Stadlau andererseits

Für 100 kg in Pfennigen
A 338
B 4

Ferner zwischen Chemnitz einerseits und Wien (Donauquaibahnhof) andererseits

Für 100 kg in Pfennigen
A 341
B 4

Der Cursunterschiedsbetrag unter B ist in doppeltem Betrage von dem Frachtsatze unter A abzuziehen.

Wien, am 1. März 1893. [220]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
459	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel, sowie Cementplatten	Kralup	Bubenč	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	9·2 kr.	7·5 kr.	1·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
460	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Měšic	Halle a/S.	Aufrechthaltung der für den Ausnahmetarif 6 a, bezw. 8 und 9 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarifes (Verkehr mit Oesterreich) giltigen allgemeinen Bestimmungen	Vom 15. März 1893 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband (Verkehr mit Oesterreich)	Bestehen bis jetzt keine directen Sätze	Pfge. 117		Im Kartirungswege		
				Zdiretz-Krenzberg	Halle a/S.					113				
					Trotha					115				
			Holz des Specialtarifes 2 der Classe C bezw. des Specialtarifes II des Specialtarifes III		Halle a/S.					137				
					Trotha					139				
				oder vice versa										
461	Oesterreichischen Nordwestbahn		Steine, welche nach Specialtarif 3 tarifiren	Wienower Steinbrüche bei Kilometer 26·5 Strecke Dobrowitz—Jungbunzlau	Offene Strecke Kilometer 20·950 und 21·050 Strecke Dobrowitz—Jungbunzlau	Diese Steintransporte müssen für den Bezirks-Ausschuss in Jungbunzlau für den Bau der projectirten Strasse von der Station Dobrowitz Oe.N.W.B. gegen Libichow und Nemčitz bestimmt sein. Die Verfrachtung muss mittelst Separat-Steinzügen von mindestens sechs und höchstens zwölf Wagen pro Zug bewerkstelligt werden	Bis Ende August 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. vom 1. August 1883	4·8 kr. pro 100 kg	Ein Gulden und 50 kr. pro beladenen Wagen	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Steine muss durch vom Bezirks-Ausschusse in Jungbunzlau beigestellte Arbeiter in der tarifmässig, beziehungsweise durch die Fahrordnung für diese Separat-Steinzüge festgesetzten Frist erfolgen. Für die Beistellung der Maschine und das Dampfhalten werden specielle Gebühren nach Vereinbarung berechnet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
462	Oesterr. Nordwestbahn		Dünger, Kehricht und Asche	Prag Oe.N.W.B.	Wisočan Chwala-Počernitz Mšetitz Čelakowitz Lissa Kostomlat	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.; Anhang zum Nachtrag XVI		kr. 4·0 5·0 6·0 7·0 8·5 9·5		Im Kartirungswege		
463	Böhmischen Nordbahn		a) Rundholz, Schnittmateriale, Schwarten b) Sägespäne	Neratovic	Prag B.N.B. Vysočan B.N.B. und umgekehrt	Unter Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen. ad a) Bei Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. ad b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif vom 15. August 1889	Diverse	10 kr.	Diverse	Im Kartirungswege		Die Berechnung der Gebühren für allfällig erforderliche Schutzwagen erfolgt nach dem gemeinsamen Tarife, Theil I
464	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnen	Mannesmannröhren-Schrott Zaggel	Komotau Donawitz	Donawitz Komotau	Bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der hiefür bestehenden tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif der betheiligten Bahnen	86 kr.	76 kr.	10 kr.	Im Rückvergütungswege	Bei dem in Komotau zur Aufgabe gelangenden Mannesmannröhren-Schrott, gegen auf die schliessende Firma als Versenderin lautenden Original-Aufnahmsscheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, und bei den in Komotau zur Abgabe gelangenden Zaggel gegen auf die schliessende Firma als Adressatin lautenden Original-Frachtbriefe, welche Frachtdocumente bis spätestens Ende Februar 1894 vorzulegen sind	
465	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Dünger der Position D 15 des Tarif Theiles I vom 1. Januar 1893	Lundenburg	Dušnik Hospozin Klobuk Laun Perutz Řepora Schlan Swoleňowes Vrbno Zlonitz	Bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Bestehen keine directen Sätze	kr. 57·9 71·9 64·9 68·9 66·9 55·9 63·9 62·9 67·9 64·9		Im Kartirungswege		
466	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Güter aller Art	Bakov Reichenberg (Altmünsterol transit)	für Sendungen nach Bourg und weiter für Sendungen nach Valence und weiter für Sendungen nach Bourg und weiter für Sendungen nach Valence und weiter	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 7000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 15. März 1893 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893			Mark 3·84 3·82 4·07 4·05		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
467	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Heu und Stroh	Dernis	Castel-Vecchio	Frachtzahlung für mindestens 2500 kg pro Wagen. Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis zur Durchführung im Tarife bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife	Classe A	kr. 55	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Spalato					60				
				Knin	Castel-Vecchio					60				
					Spalato					60				
468	Südbahn-Gesellschaft		Ziegel	Laibach S.B.	Sissek	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	38·8 kr. excl. Mgb., incl. Steuer	26 kr. excl. Mgb., incl. Steuer	12·8 kr.	Im Kartirungswege		
469	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Schotter	Graz	Preding-Wieselsdorf	a) Bei Frachtzahlung mindesteus für das Ladegewicht der verwendeten Wagon, wobei das Auf- und Abladen von der Partei, resp. auf deren Kosten zu besorgen ist; b) bei Einzelnsendungen, wobei das Auf- und Abladen von der Bahnanstalt besorgt wird. Ad a) und b). Die Schottertransporte müssen zu Regiezwecken der Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz bestimmt und an ein Organ dieser Bahn in Preding-Wieselsdorf adressirt sein	Bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1893	Localtarif der Graz-Köflacher Bahn		Ad a) 3·1 kr. Ad b) 4·34 kr.		Im Kartirungswege		
470	Eisenbahn Wien-Aspang		Mauer- und Dachziegel	Maria-Lanzendorf, Verladegeleise in km 11·9	Wien E. W. A. und Kl.-Schwechat	Bei einer Verfrachtung von a) **6000 Tonnen** b) **10000 Tonnen pro Jahr.** Frachtzahlung für das Ladegewicht der vorwendeten Wagen, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Ein- und Ausladen durch die Partei innerhalb 12 Tagesstunden von der Bereitstellung der Wagen an gerechnet. Die Tagesstunden werden von 6 Uhr Früh bis 8 Uhr Abends gezählt. Bei Ueberschreitung der Ein- oder Ausladefrist wird für jede „überschrittene Stunde" eine Wagenverzögerungsgebühr von 10 kr. pro Wagen gerechnet	Bis Ende December 1893	Ermässigter Kartirungssatz	3·75	Ad a) 3·50	0·25	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Frachtbriefe bis 1. Februar 1894	Bei der Liquidation nebiger Frachtnachlässe wird für die Benützung des auf fremden Grunde liegenden Verladegeleises eine Benützungsgebühr von 0·25 pro 100 kg für Rechnung des Grundpächters in Abzug gebracht
										Ad b) 3·—	0·75			

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 143 ex 1892, sub Post 2056, für Frachtgüter der I. und II. Classe enthaltenen Publication sind bei der Station Friedek-Mistek die in der Rubrik „Zugestandener Frachtsatz" enthaltenen ermässigten Frachtsätze, d. i. 241 kr. und 229·9 kr. zu streichen und ist anstatt derselben sowohl in der Rubrik für 5000 kg als auch für 10000 kg der Frachtsatz von 225·4 kr. einzutragen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 28. Wien, 9. März 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 4. März 1893, Z. 10.640, an die Verwaltungen sämmtlicher österr. Eisenbahnen. betreffend die Verpackung von ungereinigten Knochen etc. in Wagenladungen.

Aus den betheiligten Interessentenkreisen sind mehrfache Beschwerden darüber eingelangt, dass die in Nr. XXXII der Anlage B zum Betriebsreglement, Z. 4, Abs. 1, insbesondere für die Zeit vom 1. März bis 31. October vorgeschriebene Verpackungsweise von ungereinigten Knochen etc. in Wagenladungen nicht nur diese geringwerthigen Artikel sehr erheblich vertheuern, sondern auch an sich nicht zweckentsprechend sei.

In Folge dieser Beschwerde finde ich mich bestimmt, versuchsweise zu gestatten, dass ungereinigte Knochen und andere fäulnissfähige thierische Abfälle in Wagenladungen im internen Verkehre bis auf Weiteres unter den in der Anlage B, Nr. XXXII, Z. 4, der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands enthaltenen, etwas abgeänderten Verpackungsbestimmungen zur Beförderung angenommen werden.

Diese Bestimmungen lauten:

4. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute, sowie ungereinigte, mit Haut- und Fleischfasern behaftete Knochen unterliegen bei der Aufgabe in Wagenladungen folgenden Bestimmungen:
   a) In der Zeit vom 1. März bis zum 31. October müssen diese Gegenstände in starke, nicht schadhafte Säcke verpackt sein, die derart mit verdünnter Carbolsäure angefeuchtet sind, dass der faulige Geruch des Inhaltes nicht wahrnehmbar ist. Jede Sendung muss mit einer Decke aus starkem Gewebe, sogenanntem Hopfentuche, das mit verdünnter Carbolsäure getränkt ist, und dieses wieder mit einem grossen, wasserdichten, nicht getheerten Wagenplane vollständig gedeckt sein. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.
   b) In den Monaten November, December, Jänner und Februar ist eine Verpackung in Säcke nicht erforderlich. Die Sendung muss jedoch ebenfalls mit einer Decke aus starkem Gewebe (Hopfentuch) und diese wieder mit einem grossen, wasserdichten, nicht getheerten Wagenplane vollständig bedeckt sein. Die untere Decke ist nöthigenfalls derart mit verdünnter Carbolsäure anzufeuchten, dass ein fauliger Geruch nicht wahrnembar ist. Die Bedeckung hat der Absender zu stellen.
   c) Solche Sendungen, bei denen der faulige Geruch durch Anwendung von Carbolsäure nicht beseitigt werden kann, müssen in feste, dicht verschlossene Fässer oder Kübel derart verpackt werden, dass sich der Inhalt des Gefässes nicht durch Geruch bemerklich macht."

Darartige Sendungen sind übrigens auch dann nicht zurückzuweisen, wenn sie in vorstehender Verpackung aus den Ländern der ungarischen Krone oder aus Deutschland einlangen.

Auf Grund der gemachten Erfahrungen behalte ich mir vor, seinerzeit im Einvernehmen mit dem Herrn königlich ungarischen Handelsminister, welchem ich die vorstehende Verfügung zur Kenntniss gebracht habe, eine entsprechende Abänderung des Betriebs-Reglements vorzunehmen.

Wien, am 4. März 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 25. Februar 1893, Z. 4130/IV, an die Verwaltungen sämmtlicher österr. Privateisenbahnen, betreffend die Vorlage des Rechnungsabschlusses der Krankencasse für das Jahr 1892.

Im Sinne der Bestimmungen der §§ 21, 47 und 72 des Gesetzes vom 30. März 1888, R.-G.-Bl. Nr. 33, und unter Hinweis auf den im „Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" vom 27. Februar 1892, Nr. 24, publicirten hierämtlichen Erlass vom 16. Februar 1892, Z. 2407/IV, wird die geehrte Verwaltung eingeladen, den Rechnungsabschluss sammt detaillirten Vermögensnachweis für die Krankencasse der dortseitigen Bediensteten und Arbeiter für das Jahr 1892 nach erfolgter Prüfung durch den Cassenausschuss sofort spätestens jedoch bis Ende Mai d. J. und zwar in duplo anher in Vorlage zu bringen.

Es wird hiebei weiters in Erinnerung gebracht, dass diese Vorlagen getrennt von den im Sinne des hierämtlichen Circular-Erlasses vom 18. October 1892, Z. 17.750/V (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums Nr. 123 ex 1892) zum gleichen Termine zu liefernden Ausweisen über die Krankheitsstatistik nebst Rechenschaftsbericht, sowie von der „Statistik über die Thätigkeit der Schiedsgerichte" zu erfolgen haben.

Die k. k. General-Inspection gibt hiebei der Erwartung Ausdruck, dass die gesonderte Nachweisung der von den Gesammtausgaben für Medicamente, Beerdigungskosten und wo es thunlich ist, für speciell honorirte ärztliche Hilfe, auf die Angehörigen der Cassenmitglieder entfallenden Theilbeträge, soferne dies im Jahre 1891 noch nicht möglich war, in dem Rechnungsabschlusse für das Jahr 1892 zum Ausdrucke gelangen werde.

Wien, am 25. Februar 1893. **Lilienau** m. p.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 211. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 1. März ergreift das Wort

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem:

In der 193. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 31. Jänner d. J. haben die Herren Abgeordneten Polzhofer und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, worin dieselben auf die länger andauernde Verkehrseinstellung auf der Localbahnstrecke Schwechat—Mannersdorf in Folge von Schneeverwehungen vom 2. bis 27. Jänner so wie auf mangelhafte Vorkehrungen der Bahnorgane hinweisen, welche sogar die von der Fabriksdirection in Klein-Neusiedel zum Schneeräumen abgesendeten eigenen Arbeiter abgewiesen hätten, weil angeblich vom Streckenchef keine Weisung zur Freimachung der Geleise eingelangt sei. Die Herren Interpellanten stellen sohin an mich die Anfrage, was ich vorzukehren gedenke, dass derartige, das Interesse der Bevölkerung schädigende Vorfälle in Zukunft vermieden werden.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Nachfolgendes mitzutheilen:

Die abnormen Witterungsverhältnisse im Monate Jänner d. J., welche in nahezu ganz Europa Verkehrsstörungen in bisher noch selten wahrgenommenem Umfange herbeiführten, haben auch eine mit kurzen Unterbrechungen durch drei Wochen andauernde Verkehrseinstellung auf der Localbahnstrecke Schwechat-Mannersdorf verursacht, und liegt es im Charakter dieser Bahn, dass die eingetretenen Hindernisse nicht mit den Mitteln, die einer Vollbahn zur Verfügung stehen, beseitigt werden konnten.

So kann ein kräftig wirkender Schneepflug, welcher nur durch eine schwere Vollbahnmaschine mit Erfolg in Bewegung zu setzen ist, wegen des leichteren Oberbaues der Localbahn überhaupt nicht zur Anwendung kommen.

Um jedoch in Hinkunft gleichartigen Verkehrsunterbrechungen mit Erfolg zu begegnen, ist auf Grund der anlässlich der auffallend langen Verkehrseinstellung eingeleiteten Erhebungen die priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft aufgefordert worden, an den exponirten Punkten der Bahn Schneeschutzwände zu errichten und die Maschinen mit Schneepflugschaaren, welche bei Schneelagen von nicht mehr als 500 bis 600 Millimeter immerhin gute Dienste leisten, zu versehen, oder entsprechend construirte Schneepflüge in Verkehr zu setzen. Zur Bewältigung der Abräumung der enormen Schneemassen sind übrigens seitens der Bahngesellschaft im Jänner 1893 1250 Taglöhnerschichten aufgewendet worden.

Was die von der Fabriksunternehmung zur Aushilfe ausgesendeten 60 Mann Arbeiter anbelangt, so sind dieselben zu einem Zeitpunkte angeboten worden, in welchem des herrschenden Sturmwindes halber eine erfolgreiche Arbeit auf den verwehten Strecken mit Rücksicht auf die zu gewärtigende Wiederverwehung derselben absolut aussichtslos erschien.

Sobald der starke Wind nachgelassen hatte, wurden von der Bahngesellschaft auch die Fabriksarbeiter zur Schneebeseitigung herangezogen und selbstverständlich von der Bahngesellschaft entlohnt.

Es beruht mithin die abweichende Angabe in der Interpellation auf einer den Thatsachen nicht vollständig entsprechenden Grundlage, und liegt für das Handelsministerium ein Anlass zu weitergehenden Verfügungen in obiger Hinsicht nicht vor.

In der 146. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 2. Juli v. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Gessmann, Dr. Lueger und Genossen unter Hinweis auf die Unzulänglichkeit der bestehenden Verkehrsmittel im Marchfelde an mich die Anfrage gerichtet, ob ich geneigt sei, die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. durch Ausübung der der Staatsverwaltung in der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 3. April 1884 (R.-G.-Bl. Nr. 59) vorbehaltenen Rechte zur Ausführung der Fortsetzungsstrecke von Gross-Enzersdorf bis Orth a. d. Donau zu verhalten.

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause Folgendes mitzutheilen:

Die Annahme der Herren Interpellanten, als stünde der Staatsverwaltung auf Grund der Allerhöchsten Concessions-Urkunde für die Dampftramway von Wien nach Stammersdorf und nach Gross-Enzersdorf das Recht zu, der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp., als der gegenwärtigen Concessions-Inhaberin, den Bau der Fortsetzungsstrecke nach Orth und des Flügels von Kagran über die Kronprinz Rudolph-Brücke nach Wien „jederzeit" aufzutragen, entspricht nicht den bestehenden rechtlichen Verhältnissen.

Nach § 1, zweiter Absatz der bezeichneten Urkunde, erscheint nämlich das fragliche Recht der Staatsverwaltung, beziehungsweise die demselben entsprechende Verpflichtung der Concessionärin an die doppelte Bedingung geknüpft, dass ein thatsächliches Verkehrsbedürfniss für den Ausbau der genannten Bahnstrecken vorliege und dass eine angemessene Rentabilität derselben sichergestellt werde.

Mit Rücksicht auf diese Bestimmungen habe ich anlässlich einer an das Handelsministerium gelangten Eingabe der Gemeindevorstehung von Orth a. d. Donau um baldige Ausführung der Fortsetzungsstrecke nach Orth zunächst Erhebungen in der Richtung einleiten lassen, ob die früher bezeichneten concessionsmässigen Voraussetzungen für den Bau der genannten Strecke gegeben sind. Auch habe ich nicht unterlassen, der Gesellschaft das thunlichste Entgegenkommen gegenüber den Wünschen der betheiligten Gemeinden und Orts-Interessenten nachdrücklichst anzuempfehlen.

Die gedachten Erhebungen haben zu dem Ergebnisse geführt, dass in der That ein Bedürfniss nach der gedachten Bahnanlage vorliegt, und dass dieselbe in wirthschaftlicher Beziehung als nützlich und zweckmässig anzusehen ist.

Was die Frage nach der Rentabilität anbelangt, so sind die eingeleiteten Erhebungen und Verhandlungen noch nicht zum Abschlusse gediehen; dieselben sind aber so weit vorgeschritten, dass das bezügliche Material schon in allernächster Zeit dem Handelsministerium zur Prüfung vorgelegt werden dürfte. Diese Prüfung wird zeigen, ob auch hinsichtlich der Ertragsfähigkeit der intendirten Fortsetzungsstrecke die in der Allerhöchsten Concession festgesetzte Voraussetzung gegeben erscheint. Bis zur Entscheidung über diese Frage muss ich mir die Schlussfassung über das von den Herren Interpellanten angeregte imperative Vorgehen gegen die Gesellschaft noch vorbehalten.

Ich meine jedoch der zuversichtlichen Erwartung Ausdruck geben zu können, dass es bei gegenseitigem Entgegenkommen der Gesellschaft und der Local-Interessenten jedenfalls gelingen dürfte, das fragliche Project baldmöglichst der Realisirung zuzuführen.

Die Herren Abgeordneten Edler von Burgstaller, Luzzatto und Genossen haben in der Sitzung vom 26. Jänner d. J. in Betreff der Herstellung neuer Rettungsmittel bei See-Unfällen eine Interpellation an mich gerichtet und hiebei die Anfrage gestellt, „ob die Regierung gedenke, sofort das Geeignete zu veranlassen und im Wege eines Nachtragscredites zum heurigen Budget den nothwendigen Betrag einzustellen, damit die k. k. Seebehörde ohne weiteren schädlichen Aufschub mit vollkommen entsprechenden Rettungsmitteln versehen werde".

Ich beehre mich diese Anfrage in Folgendem zu beantworten:

Die Frage der Ausgestaltung unserer Rettungsanstalten zur Hilfeleistung in Seenoth findet meinerseits alle Aufmerksamkeit, und wurde insbesondere in der letzteren Zeit die Frage erwogen, ob die Anschaffung eines grösseren, eigens zu diesem Zwecke gebauten und entsprechend ausgerüsteten Dampfers nothwendig sei.

Zur Lösung dieser Frage sind in erster Linie die speciellen Verhältnisse in unseren Küstengewässern und Häfen in's Auge zu fassen, und kommen hiebei auch die allgemeinen Grundsätze in Betracht, welche erfahrungsgemäss hinsichtlich der Hilfeleistung in Seenoth einzuhalten sind.

Diesen Verhältnissen entsprechend hat sich unser Rettungswesen in der Weise ausgebildet, dass in den meisten der an den gefährlichen Verkehrsrouten gelegenen Hafenorten Rettungsmittel, wie Rettungsboote, Taue, Wurfleinen etc., vorhanden sind und dort, wo der Seeverwaltung kein geeignetes Fahrzeug zur Verfügung steht, die nächste damit versehene Station anzurufen ist oder Privatfahrzeuge in Anspruch genommen werden, eventuell dass fallweise auch die Mitwirkung der k. und k. Kriegsmarine eintritt.

Eine Ergänzung dieser von Staatswegen vorbereiteten Rettungsaction liegt in der durch die Verordnung vom 1. December 1880 ausgesprochenen Verpflichtung der einzelnen Schiffe, in Seenoth befindlichen Fahrzeugen nicht nur zur Abwendung der Gefahr, beziehungsweise zur Rettung von Personen so wie zur Verringerung der Folgen des Unfalles Hilfe zu leisten, sondern auch in der Nähe des gefährdeten Fahrzeuges so lange zu halten, bis dasselbe weiteren Beistandes nicht bedarf.

Durch dieses System des Rettungswesens ist es gelungen, Erfolge zu erzielen, welche nicht zu dem Schlusse berechtigen, dass bei uns im Allgemeinen für diese Fälle in geringerem Masse vorgekehrt wäre als anderwärts.

Vergleichende Studien, welche hinsichtlich dieser Verhältnisse in Hafenstädten anderer Staaten angestellt wurden, wo grundsätzlich die Hilfeleistung bei Seeunfällen der Thätigkeit privater Hilfs-Institutionen anheimgegeben ist, haben dies zur Genüge erwiesen.

Vereinzelte Fälle können nicht für eine allgemeine Beurtheilung der diesbezüglichen Thätigkeit der Seeverwaltung dienen, und muss ich besonders hervorheben, dass der von den Herren Interpellanten erwähnte Fall ausser Betracht zu bleiben hätte, weil derselbe nicht durch den Mangel an Rettungsmitteln sondern durch andere hievon unabhängige Umstände herbeigeführt wurde.

Hiebei constatire ich mit Befriedigung die Anerkennung, welche mit vollem Rechte seitens der Herren Interpellanten der jederzeit und insbesondere anlässlich der letzten Borastürme in Triest von sämmtlichen berufenen Organen der Seeverwaltung, dann von dem Personale des Lloyd entwickelten opfermuthigen und erfolgreichen Thätigkeit gezollt wurde.

Ich verkenne jedoch keineswegs die Wichtigkeit einer weiteren Ausgestaltung der bei uns bestehenden Einrichtungen zur Hilfeleistung in Seenoth, daher ich insbesondere, was unsere wichtigste Hafenstadt anbelangt, durch die Localbehörden eingehende Erhebungen habe pflegen lassen und auf Grund des Ergebnisses derselben meine Bereitwilligkeit ausspreche, die erforderlichen Schritte zu unternehmen, damit so bald als thunlich die Mittel in Anspruch genommen werden, um eine den Triester Verhältnissen entsprechende maschinenstarke und gedeckte Dampfbarkasse zu Zwecken der Hilfeleistung in Seenoth und bei Seeunfällen in den Dienst der Seeverwaltung stellen zu können.

In der Sitzung des hohen Hauses vom 5. December v. J. haben die Herren Abgeordneten Biankini und Genossen über das Verhalten des österreichischen Lloyd gegenüber den kleineren dalmatinischen Dampfschiffahrts-Unternehmungen eine Interpellation an mich gerichtet, und darin eine Reihe von Fragen gestellt, welche ich im Nachfolgenden zu beantworten die Ehre habe.

In der Hauptfrage, welche die Concurrenz des Lloyd gegen die kleineren Schiffahrtsunternehmungen zum Gegenstande hat, ist die Interpellation mit jener analog, welche die Herren Abgeordneten Borčić und Genossen in der Sitzung des hohen Hauses vom 28. Juni v. J. an mich gerichtet haben und welche seitens der Regierung in der 160. Sitzung vom 20. Juli v. J. beantwortet wurde.

Ich glaube daher an meine damaligen Ausführungen anknüpfen und erneuert darauf hinweisen zu dürfen, dass an der Herabdrückung der Frachtraten im adriatischen Verkehre nicht dem Lloyd eine Schuld zuzuschreiben, sondern dass diese eine Folge davon sei, dass in den letzten Jahren zahlreiche kleinere Schiffahrtsunternehmungen entstanden sind. So erfreulich eine solche Belebung des Verkehres ist, und so sehr hiedurch der Unternehmungsgeist gefördert wird, so kann es andererseits nicht ausbleiben, dass die vermehrte Transportgelegenheit auf die Frachtpreise drückt und darunter die Rentabilität der einzelnen Unternehmungen leidet.

Die Regierung hat daher, als sie von diesen Vorgängen Kenntniss erhielt, die ihr zustehende Ingerenz geübt, um eine Cartellabmachung zwischen den hiebei in Betracht kommenden Schiffahrtsunternehmungen herbeizuführen und hiedurch einen Zustand zu schaffen, welcher jeder einzelnen Unternehmung die Möglichkeit des Fortbestehens gewährt.

Das Zustandekommen einer solchen Abmachung war aber naturgemäss davon abhängig, dass sämmtliche betheiligten Schiffahrtsunternehmungen zu einem gemeinsamen Vorgehen die Hand bieten, indem sonst der Zweck vereitelt und der gleiche Interessen-Gegensatz wie vordem wieder zur Geltung kommen würde.

In dieser Beziehung sind nun, wie ich mit Bedauern zugeben muss, Schwierigkeiten entstanden, welche noch nicht behoben werden konnten.

Die ungarisch-croatische Schiffahrts-Actiengesellschaft, deren Beitritt im Hinblicke auf die von ihr befahrenen Linien wesentlich für das Gelingen der angestrebten Einigung von Wichtigkeit war, hat nämlich die Aufnahme einer Clausel verlangt, wonach die anderen Cartellanten sich verpflichten sollten, den Hafen von Fiume mit den zum Cartell gehörigen Schiffen nicht zu berühren.

Ungeachtet der gewiss nicht zu leugnenden Bedenken, welche dem Eingehen auf eine solche Bedingung entgegenstehen, hat gleichwohl der Lloyd so wie die Majorität der kleinen Schiffahrtsunternehmungen derselben im Interesse des Zustandekommens der erwähnten Vereinbarung zugestimmt; nur eine Unternehmung, das Ragusaner Consortium, verhielt sich dieser Forderung gegenüber ablehnend, und war es auch bisher nicht zu erreichen, dass die genannte ungarisch-croatische Schiffahrtsunternehmung von der ihrerseits erhobenen Forderung Umgang nehme.

Hiedurch sind die Verhandlungen wegen des Abschlusses eines Cartells ins Stocken gerathen, wenn es auch fortgesetzt nicht an Bemühungen fehlt, die betreffenden Gesellschaften in ihrem eigenen Interesse zu einer nachgiebigen Haltung zu bewegen.

Dass der Lloyd seither einen rücksichtslosen Concurrenzkampf gegen die kleineren Schiffahrts-Gesellschaften unterhalte, findet in dem Ergebnisse der von mir veranlassten eingehenden Erhebungen keine Bestätigung, vielmehr hat eben das Unterbieten der Frachtsätze seitens der kleineren Gesellschaften zur Folge, dass auch der Lloyd mit seinen Sätzen herabzugehen gezwungen ist, da er die Linien nach Dalmatien zu befahren verpflichtet und diese Verpflichtung trotz der ihm hiefür gewährten Subvention noch immer eine onorose ist. Es kommt daher vor Allem darauf an, dass bei den Betheiligten selbst sich die Einsicht Bahn breche, dass nur ein gemeinsames Vorgehen ihr Interesse zu wahren vermag, und kann ich nur versichern, dass in dieser Beziehung auch weiterhin die Regierung nichts unterlassen wird, um in solchem Sinne auf eine Ausgleichung der Gegensätze hinzuwirken.

Ausser Zusammenhang mit diesen Verhältnissen steht die in der Interpellation gleichfalls berührte Auflassung der Linie Zara—Ancona seitens des Lloyd, indem hiefür nicht die Rücksicht für eine ausländisches Unternehmen, sondern nur der Umstand massgebend war, dass diese Linie sich für den Lloyd als nicht rentabel erwies, und eine Verpflichtung zur Befahrung derselben für ihn nicht bestand.

In Betreff der Betriebsergebnisse des Lloyd, worauf sich die zweite Frage bezieht, bin ich in der Lage, die in der Interpellation angeführten Daten durch spätere zu ergänzen, welche das Geschäftsergebniss des Lloyd in einem etwas günstigeren Lichte erscheinen zu lassen.

Der mir vorliegende Ausweis per December v. J. ergibt:
Einnahmen bis Ende December 1892 . . . . 7,448.389 fl.
in der gleichen Periode des Vorjahres . . . . . . 7,759.995 fl.
also für 1892 eine Mindereinnahme von . . . . . 311.606 fl.

Um jedoch die Betriebsergebnisse richtig zu heurtheilen, muss auch auf die Ausgaben Bedacht genommen werden, bezüglich welcher im Betriebsjahre 1892 nach vielen Seiten, namentlich im Arsenale Ersparnisse erzielt worden sind.

Wenn es nun auch schwer ist, heute schon bestimmte Ziffern anzuführen, für welche wegen Mangels verschiedener Abschlüsse das volle Substrat gebricht, so lässt doch der allgemeine Ueberblick voraussehen, dass das Jahr 1892 nicht ungünstig schliessen wird.

Hiebei gestatte ich mir nur noch die Bemerkung, dass das mit Ende 1891 vorhanden gewesene Deficit nicht mehr in seinem vollen Umfange das Jahr 1892 belastet, sondern consolidirt wurde und statutenmässig mit 150.666 fl. 66 kr. auf jedes der nächsten 15 Jahre vertheilt werden wird.

In Bezug auf die unter 8 gestellte Anfrage erlaube ich mir zunächst anzuführen, dass das Meilengeld des österreichischen Lloyd für die dalmatinischen Linien nicht 2 fl. 40 kr., beziehungsweise 2 fl. 65 kr. per Seemeile, sondern bei der Eillinie Triest-Cattaro 2 fl. 40 kr., bei allen übrigen Linien 1 fl. 45 kr. beträgt, und hieran die Bemerkung zu knüpfen, dass, wie ich mir bei einem anderen Anlasse hervorzuheben erlaubte, bei der völligen Verschiedenartigkeit der Verhältnisse, namentlich der Höhe der Betriebskosten, eine richtige Vergleichsbasis hinsichtlich der dem Lloyd und den anderen Schiffahrtsunternehmungen gewährten Subventionen nur die Tonnenmeile abgeben kann.

Ein Vergleich auf dieser Grundlage zeigt, dass die Subvention des Lloyd nicht höher als die der anderen Unternehmungen bemessen ist, indem dieselbe für die Dalmatiner Linien des Lloyd per Meile 0·216 kr., für die anderen Unternehmungen 0·2 kr. beträgt.

Wenn ich nun meine Ausführungen zusammenfasse, so kann ich nicht verhehlen, dass die Verhältnisse, wie sie derzeit bestehen, eine Remedur erheischen, und beifügen, dass, insoweit der Regierung eine Einflussnahme möglich ist, sie mit allem Nachdrucke einen solchen Wandel herbeizuführen bemüht sein wird.

Die Regierung hat stets das thunlichste Entgegenkommen gegenüber den dalmatinischen Schiffahrtsunternehmungen bethätigt und wird auch in Hinkunft im Interesse unserer Schiffahrt die Entwicklung dieser Unternehmungen zu fördern nicht verabsäumen, wobei aber allerdings die Regierung der Mitwirkung der Betheiligten nicht entrathen kann.

In der Sitzung des hohen Hauses vom 5. November 1892 haben die Herren Abgeordneten Dr. Marchet und Genossen folgende Anfragen an die k. k. Regierung gerichtet:

„1. Welches Resultat haben die zwischen der österreichisch-ungarischen und der italienischen Regierung gepflogenen Verhandlungen in Betreff der Ministerial-Verordnung vom 10. August 1892 gehabt?

2. Entspricht die Nachricht, dass auch andere Staaten neben Italien die Zollbegünstigung für die Weineinfuhr nach Oesterreich-Ungarn von 3 fl. 20 kr. pro Metercentner Wein in Anspruch genommen haben, den Thatsachen, und wenn ja, welche Stellung hat die k. k. Regierung diesem Ansinnen gegenüber eingenommen?“

Eine Anfrage in analoger Richtung haben die Herren Abgeordneten Freiherr Dipauli und Genossen in der Sitzung vom 8. November mit nachstehendem Wortlaute gestellt:

„1. Gedenkt die Regierung in Bälde beruhigende und bestimmte Erklärung abzugeben, dass die weit über den Wortlaut der italienischen Zollclausel hinausgehende Forderung der kön. italienischen Regierung betreffs der Cisternenwagen definitiv abgelehnt wurde?

2. Welche Massregeln gedenkt die Regierung zu veranlassen, damit wenigstens in etwas die den österreichischen Weinbau-Interessen durch die italienische Zollclausel zugefügte Schädigung gutgemacht werde?“

Schliesslich haben die Herren Abgeordneten Biankini und Genossen in der Sitzung vom 16. November noch folgende Anfragen im gleichen Gegenstande an mich gerichtet:

„I. Ist der Handelsminister geneigt, uns mitzutheilen, in welchem Stadium sich die Unterhandlungen mit Italien betreffs der Anwendung der Weinclausel befinden, und warum die diesbezüglichen Vorschriften der Ministerial-Verordnung vom 10. August 1892 nicht streng durchgeführt werden?

II. Was hat der Handelsminister bisher gethan und was gedenkt er noch zu thun, um unseren Weinhandel vor völligem Ruine zu bewahren?

III. Sind dem Handelsminister die seitens der Finanzorgane der freien Entwicklung des Weinhandels bereiteten Hindernisse bekannt und ist er geneigt, seinen Einfluss zu ihrer je früheren Beseitigung geltend zu machen?“

Im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Herren Ministern habe ich die Ehre, diese Interpellationen, welche sämmtlich denselben Gegenstand betreffen, zusammenhängend folgendermassen zu beantworten:

Unter dem 10. August v. J. hat die Regierung eine Durchführungsverordnung erlassen, welche im Hinblicke auf die am 27. August bevorstehende Activirung des Begünstigungszolles von 3 fl. 20 kr. für die aus den in den Verträgen bezeichneten Weinbaugebieten Italiens zuzulassenden Weine einen doppelten Zweck verfolgte. Einmal war die Garantie zu schaffen, damit nicht umfänglich eine missbräuchliche Ausdehnung des gewissen Provenienzen des Nachbarstaates zukommenden Begünstigungszolles auf anderweitige Herkünfte erfolge, dann handelte es sich darum, eine angemessene Controle der Qualität des aus Italien eingehenden Weines einzurichten.

Die Verordnung vom 10. August ist diesen beiden Zielpunkten gerecht geworden, und ich muss der Behauptung, dass von Seite der Regierung von der exacten Durchführung der Bestimmungen dieser Verordnung Abstand genommen worden sei, entgegentreten. Das heute noch nicht ganz aufgeklärte Entstehen eines Gerüchtes in diesem Sinne mag damit in Zusammenhang zu bringen sein, dass in der allerersten Zeit nach dem 27. August die Betheilung der zuständigen Zollstellen mit geeigneten Untersuchungs-Instrumenten noch nicht durchgängig vollzogen war.

Der Umstand, dass an das Entstehen des erwähnten unbegründeten Gerüchtes unmittelbar eine intensive Agitation in den Kreisen unserer weinbautreibenden Bevölkerung auf Beibehaltung der Verordnung vom 10. August anknüpfte, beweist, dass von diesen Kreisen die grosse Bedeutung der erwähnten zwei Zielpunkte der Verordnung vollends gewürdigt und anerkannt worden ist.

Ich muss nun nachdrücklich hervorheben, dass die unterm 1. December v. J. erschienene Verordnung, welche die Bestimmungen der Verordnung vom August in einigen Punkten erläutert und ergänzt und welche das Ergebniss der Erwägungen enthält, zu denen die Regierungen beider Ländergebiete der Monarchie aus Anlass der von der kön. italienischen Regierung bewerkstelligten Entsendung eines Specialdelegirten gelangt sind, die mehrerwähnten beiden Zielpunkte durchaus aufrecht-erhält.

Was zunächst die Frage nach der umfänglichen Ausdehnung des 3 fl. 20 kr.-Zolles im Verhältnisse zu anderen Staaten betrifft, so hält die Regierung auch heute an den Erklärungen fest, welche ich aus Anlass mehrerer, ebenfalls die Application der Weinzollclausel betreffenden Interpellation im Juli v. J. abzugeben die Ehre gehabt habe. Diesen zufolge betrachten wir — und wir konnten gegentheilige Ansinnen nicht als berechtigt anerkennen — den 3 fl. 20 kr.-Zoll als die Fortsetzung der aus historischen Voraussetzungen stammenden Begünstigung von Weinbaugebieten eines angrenzenden Nachbarstaates, welche durch viele Jahre unangefochten als solche mit dem Charakter einer zulässigen Ausnahme von der allgemeinen Meistbegünstigung bestanden hat.

Die Verordnung vom 1. December bringt den anderen grossen Zielpunkt der August-Verordnung — dass eine Controle der Qualität der von Italien eingehenden Weine in Bezug auf deren Echtheit und Natürlichkeit erfolge — noch schärfer und klarer, und zwar mit der Modification zum Ausdrucke, welche einen wesentlichen Fortschritt in dieser Richtung bedeutet, dass Italien einmal anerkennt, der 3 fl. 20 kr.-Zoll könne nur auf Naturweine Anwendung finden, und dann behufs Sicherstellung dessen auch werkthätig mitwirkt. Die August-Verordnung hatte eine summarische Untersuchung der aus Italien eingehenden Weine durch die Zollämter auf den Gehalt von Alkohol-Gesammtextract und Gips eingeführt, und fand nach dieser Verordnung eine Ueberprüfung der Weine durch österreichische, beziehungsweise ungarische wissenschaftliche Institute vor der Zollabfertigung nur in den Fällen statt, in welchen sich die Zollämter auf Grund der von ihnen vorgenommenen Untersuchung nicht für ermächtigt hielten, die Weine zum ermässigten Zollsatze abzufertigen. Neben dieses Verfahren ist nun nach

der Verordnung vom 1. December die Abfertigung auf Grund von Analysen-Certificaten italienischer wissenschaftlicher Anstalten getreten, welche eine genaue Untersuchung nach den Regeln der Oenochemie und der hiefür festgestellten einlässlichen Methoden vorgenommen haben, wenn laut des Inhaltes des Analysen-Certificates nach dem Gesammtergebnisse der Untersuchung ein Grund nicht vorliegt, die Naturechtheit des Weines zu bezweifeln.

Indem die k. k. Regierung diesen Abfertigungsmodus, bezüglich dessen übrigens immer noch das Recht der Ueberprüfung in Zweifelsfällen vorbehalten ist, als unbedenklich und zulässig erkannte, hat sich ihr zugleich die Möglichkeit ergeben, für die Sicherstellung unseres nach Italien gerichteten Exportes an Wein und Bier in analoger Weise Vorsorge zu treffen.

Die Anerkennung der seitens der diesseitigen wissenschaftlichen Anstalten über unser Bier auszustellenden Certificate durch die italienische Zollverwaltung wird insbesondere den Klagen ein Ende zu bereiten geeignet sein, welche in Betreff der Musterentnahme in Italien zur Feststellung der der Erhebung des Steuerzuschlages zu Grunde zu legenden Gradhältigkeit vielfach laut geworden sind.

Es versteht sich von selbst, dass die Anerkennunn der Certificate der beiderseitigen wissenschaftlichen Anstalten — Zweifelsfälle ausgenommen — eine Versicherung darüber zur Voraussetzung hat, dass die Sendungen, welche thatsächlich einlangen und die Abfertigung auf Grund der Certificate in Anspruch nehmen, auch identisch seien mit jenen Mustern, welche der Analyse zugeführt wurden und worauf sich das Certificat bezieht. Zu diesem Behufe werden die Behältnisse, aus denen das der Analyse zuzuführende Muster entnommen wurde, unmittelbar nach dieser Entnahme und von demselben Amtsorgane, unter dessen Intervention die Entnahme erfolgt ist, amtlich verschlossen, und muss dieser Verschluss bei der Eingangsabfertigung intact befunden werden.

In der Interpellation der Herren Abgeordneten Baron Dipauli und Genossen ist speciell noch die Anfrage gestellt, ob die italienischerseits geltend gemachte Forderung in Betreff der in Cisternenwagen eingehenden Weine definitiv abgelehnt wurde. Diese Frage vermag ich vollinhaltlich zu bejahen, und ich erlaube mir beizufügen, dass der diesfalls bierseits festgehalteno Standpunkt, wonach Weine, welche die Zollgrenze nicht in gewöhnlichen, d. i. einzeln zur Abwaage zu stellenden Fässern überschreiten, vom Begünstigungszolle überhaupt ausgeschlossen sind, von Italien schliesslich auch anerkannt wurde.

Unter diesen Umständen glaubt die Regierung das Ergebniss der mit dem Specialdelegirten Italiens in Betreff der Durchführung der Weinzollclausel gepflogenen Erörterungen als ein befriedigendes in dem Sinne bezeichnen zu können, dass die Zielpunkte, welche hierseits bei Erlassung der Verordnung vom 10. August aufgestellt worden sind, nicht beseitigt oder abgeschwächt, sondern von Italien anerkannt worden sind.

Anlangend die das Ressort des Handelsministeriums betreffende Action behufs Verbesserung der Transportbedingungen für die Verfrachtung der Producte des heimischen Weinbaues erlaube ich mir zunächst zu erwähnen, dass die Vertreter der Interessen des Weinbaues in einer behufs Klarstellung der einschlägigen Bedürfnisse seitens des Handelsministeriums veranstalteten Enquête eine Reihe von Wünschen zum Ausdrucke brachten, welche sich zumeist auf eine Verbilligung der für die wichtigeren Absatzgebiete geltenden Tarifsätze, sowie auf die beschleunigte Beförderung der Weintransporte bezogen. Diesen Wünschen hat auch die zumeist in Betracht kommende Südbahn-Gesellschaft — meinen ihr bekannt gegebenen Intentionen gemäss — in anerkennenswertbem Umfange entsprochen, indem sie mehrfache, darunter sehr bedeutende Frachtermässigungen theils bereits zugestanden, theils für die nächste Zeit in Aussicht gestellt hat.

Diesbezüglich erlaube ich mir insbesondere hervorzuheben, dass laut Publication im „Verordnungsblatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 108 ex 1892, Post 1478, und Nr. 135 ex 1892, Post 1804, für Weinsendungen aus Süd-Tirol nach Wien, Budapest, Sissek etc. bedeutende Frachtermässigungen bis zu 49 Gulden pro Waggon zugestanden, ferner laut des vom 1. Jänner 1893 ab giltigen Anhanges zum Localtarife der Südbahn für Weinsendungen ab Triest, Görz und Divacca transit besonders ermässigte Ausnahmefrachtsätze — beispielsweise Triest—Wien 104 kr. per 100 Kilogramm — eingeführt worden sind.

Ausserdem hat die genannte Bahnverwaltung auch die directen Exporttarife nach dem Auslande durch eine bedeutendere Reduction ihrer Frachtantheile namhaft verbilligt, Ermässigungen der directen Tarife für den Verkehr nach Böhmen, Mähren etc. für die nächste Zeit in Aussicht genommen, und endlich auch wegen ausreichender und rechtzeitiger Beistellung von Wagen zur Verladung, sowie wegen beschleunigter Beförderung der Weintransporte die nothwendigen Vorkehrungen getroffen.

Es ist somit durch die vom Handelsministerium eingeleitete Action zweifellos eine wesentliche Verbesserung der Transportbedingungen für die Verfrachtung der Producte des Weinbaues unserer südlichen Länder erzielt worden.

Dem auch von den Herren Interpellanten geäusserten Wunsche nach Vermehrung der Bahnverbindungen, welche speciell dem Bedürfnisse der weinbautreibenden Gebiete zugute kämen, ist das Handelsministerium bemüht, durch thunlichste Förderung des Zustandekommens derartiger Localbahnen zu entsprechen. Auch der Bahnverbindung Dalmatiens mit dem Innern der Monarchie, wobei übrigens der Weintransport weniger in Betracht kommt, da derselbe den weit billigeren und auch sonstige Vortheile bietenden Seeweg vorziehen dürfte, bleibt mein angelegentliches Augenmerk zugewendet, und sind hiefür neuerdings technische Vorarbeiten eingeleitet, welche beim Wiedereintritte der günstigen Jahreszeit zur Ausführung gelangen werden.

Wenn Seitens der Herren Abgeordneten Biankini und Genossen insbesondere auch auf Hindernisse hingewiesen worden ist, welche angeblich Seitens der Finanzorgane der freien Entwicklung des Weinhandels bereitet werden und worunter nach Lage der Verhältnisse offenbar Hindernisse gemeint sein müssen, welche dem Handel mit Dalmatiner Weinen bei deren Versendung im Streckenzuge über die See bereitet wurden, so erlaube ich mir anzuführen, dass allerdings in letzterer Zeit gewisse Verschärfungen in Betreff der Controle und Ueberwachung dieses Verkehres platzgegriffen haben.

Die Veranlassung dazu war aber massgebend gerade in Beschwerden und Anzeigen gelegen, welche — aus Dalmatien herrührend — auf einen lebhaften Schmuggel mit italienischen Weinen hinwiesen, der die dem Streckenzuge im inländischen Verkehre über See zugestandenen Facilitäten und Erleichterungen fraudulos im nicht unbeträchtlichen Umfange missbrauche.

Es liegt auf der Hand und ist davon nicht zu trennen, dass, wenn man einem solchen Schmuggel beikommen soll und will, eine Verschärfung der Controle eben unvermeidlich war. Ich möchte indess bemerken, dass die Anwendung des Begleitscheinverfahrens im ausländischen Verkehre mit dalmatinischem Weine über die See in andere Theile des Zollgebietes, resp. in andere dazio consumo-Gebiete, auch für die Parteien insoferne einen Vortheil bietet, als dieselben hiedurch von einer anderweitigen Beweisführung über die Herkunft des Weines aus einem dem dazio consumo unterliegenden Orte des Inlandes, bezw. über die bereits stattgefundene Versteuerung des Weines enthoben sind. Zudem hat die Finanz-Landesdirection in Zara in letzter Zeit nach einem dem Herrn Finanzminister erstatteten Berichte in Erwägung der seit Activirung der Weinzollclausel des Handelsvertrages mit Italien verringerten Gefahr des Schleichhandels mit italienischem Weine eine wesentliche Erleichterung in der Streckenzugs-Abfertigung der dalmatinischen Weine dadurch geschaffen, dass von der Anlegung des amtlichen Verschlusses an die Transportfässer nunmehr in der Regel Umgang genommen wird.

Eine weitere Erleichterung für den dalmatinischen Weinhandel ist in der mit Ministerial-Verordnung vom 23. Juni 1891, Abs. VI, R.-G.-Bl. Nr. 78, gewährten Verkehrsbegünstigung für die zwischen nahegelegenen inländischen Häfen des Adriatischen Meeres regelmässig periodische Fahrten unternehmenden Dampfer gelegen, indem Weintransporte, welche mit solchen begünstigten Fahrzeugen bewerkstelligt werden, von jeder zollamtlichen Behandlung sowohl im Abfahrts- wie im Ankunftshafen befreit sind.

Dass von dieser Verkehrsbegünstigung Seitens des dalmatinischen Weinhandels bisher nur wenig Gebrauch gemacht wurde, scheint seinen Grund darin zu haben, dass diese Verkehrserleichterung in den interessirten Kreisen nicht hinreichend bekannt ist, wesshalb Sorge getragen wurde, dass dieselbe in weiterem Umfange bekanntgemacht werde.

Ueberdies ist die Finanz-Landesbehörde von Dalmatien angewiesen worden — und dies bezieht sich speciell auf ein in letzter Zeit von der Handelskammer in Spalato in Betreff Unzulänglichkeit des Beamtenpersonals beim dortigen Hauptzollamte dringlich vorgebrachtes Einschreiten — Vorsorge zu treffen, dass die Abfertigungen in den dortigen Weinspeculations-Magazinen stets unbehindert vor sich gehen können.

Die genannte Finanz-Landesdirection ist diesem Auftrage bereits nachgekommen. Dem gesteigerten Personalbedarfe bei dem Hauptzollamte in Spalato wurde durch Zuweisung von fünf

Beamten über den systemisirten Stand entsprochen, und reicht die bei dem genannten Amte nunmehr in Verwendung stehende Zahl von vierzehn Functionären vollkommen hin, um allen Anforderungen des zollamtlichen Dienstes gehörig zu entsprechen. Ueberdies hat die Finanz-Landesdirection im Interesse der Ermöglichung einer leichteren und raschen Abwicklung der Manipulationen in den Weinspeculations-Magazinen angeordnet, dass in jenen Fällen, wo es sich lediglich um die gefällsamtliche Ueberwachung der gewerblichen Thätigkeit (so z. B. beim Umfüllen des Weines) und nicht um eine eigentliche Zollabfertigung handelt, hiezu in der Regel nur Finanzwach-Angestellte anstatt der Zollbeamten entsendet werden.

Was die in den Interpellationen schliesslich gestellte Anfrage über die von der Regierung zur Förderung des heimischen Weinbaues und Weinabsatzes zu ergreifenden oder bereits ergriffenen Massnahmen anbelangt, so hat der Herr Ackerbauminister mich zur Abgabe der Erklärung ermächtigt, dass die in dieser Richtung eingeleitete Action, welche insbesondere die Förderung der Errichtung und des Betriebes von Lagerhaus-Unternehmungen und die Unterstützung von Kellerei-Genossenschaften u. s. w. bezweckt, mit allem Nachdrucke fortgesetzt und Alles aufgeboten werden wird, um in dieser Beziehung gedeihliche Erfolge zu erzielen, wobei jedoch selbstverständlich auf die Mitwirkung der betheiligten Kreise zur Realisirung der angestrebten Ziele gerechnet werden muss.

Das Haus schreitet zur Tagesordnung und setzt die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag für das Jahr 1893 fort.

In Berathung steht Capitel 11, „Handelsministerium, A. Eigentlicher Staatsaufwand", und damit im Zusammenhange: die Berichte des Budget-Ausschusses über Resolutionen und Petitionen zum Voranschlage des Handelsministeriums und Berichte des volkswirthschaftlichen Ausschusses über die Petition des Industriellen-Club, betreffend die Einführung der mitteleuropäischen Zeit für alle Zwecke des öffentlichen und bürgerlichen Lebens.

Referent Abg. Dr. Hallwich leitet die Verhandlung mit einigen Bemerkungen ein. Auch bei den Ansprüchen des Handelsministeriums mache sich eine stetige Steigerung geltend, der entsprochen werden müsse. Eine neue Post seien die 10.000 fl., die behufs „Studien für Anlage von Schiffahrtscanälen" eingestellt seien. Dieses Sümmchen solle den ersten Schritt bilden zur Verwirklichung der nothwendigen Wasserstrassen. Es handle sich um die Bildung eines hydrotechnischen Bureau, die mit Freude begrüsst werden müsse. Doch erscheine dem Referenten der Betrag viel zu geringfügig.

Abg. Dr. Ritter von Kraus klagt über Vernachlässigung des nordöstlichen Theiles von Steiermark. Dieses Gebiet, welches 200.000 Einwohner umfasse, biete alle Vorbedingungen für eine gedeihliche wirthschaftliche Entwicklung, es geschehe aber nichts für seinen Verkehr, und darum sei es einem gewissen Rückschritte verfallen. Erst seit dem Besuche Sr. Majestät des Kaisers seien Anzeichen einer Besserung zu bemerken, aber noch nicht im genügenden Masse. Der Ruf nach Hilfe müsse fortwährend ertönen, bis die Regierung in Gemeinschaft mit dem Lande ein entsprechendes Programm zur Hebung dieses Landestheiles aufstelle. Der erste Schlag gegen diesen Theil des Landes sei durch den Bau der Trasse der Semmering-Bahn nach Graz geführt worden. Redner weist darauf hin, dass auch die späteren Bahnen für den nordöstlichen Theil Steiermarks wenig günstig sich gestalteten. Erst in neuerer Zeit suche man das Versäumte nachzuholen. Redner erinnert an die Linien Fehring-Fürstenfeld und Fürstenfeld-Hartberg. Er schildert hierauf in sehr eingehender Weise die Verhältnisse bei der Südbahn und tritt für die Verstaatlichung dieser Bahn, wie überhaupt aller Bahnen ein. Wenn man auf die grossen Schwierigkeiten der Verstaatlichung der Südbahn hinweise, so müsse Redner dieselben zwar zugeben, verlange aber gerade desshalb, dass die Regierung schon jetzt die Vorbereitungen zu dieser Action treffe.

Abg. Ritter von Lewicki erörtert die Bahnverhältnisse in Galizien, welche sehr ungünstige seien. Es gebe Landestheile, so gross wie z. B. Oberösterreich oder Kärnten, welche gar keine Bahn besitzen. Für die ökonomische Entwicklung Galiziens sei aber der Bau von Bahnen, besonders von Localbahnen nothwendig, denn jetzt fehle die örtliche Verbindung der Productionsstätten mit den grossen europäischen Hauptbahnen. Dieser Nachtheil könne durch keine Tarifermässigung der grösseren Bahnen aufgewogen werden. Die Fabriksindustrie könne sich noch den vorhandenen Linien anschmiegen, die Landwirthschaft aber in den betreffenden Landestheilen könne dies nicht thun, sondern sie müsse warten, bis einmal eine strategische Bahn gebaut werde, oder bis sich die Regierung herbeilasse, einen principiellen Beschluss zum Ausbau eines Localbahnnetzes zu fassen. Redner erörtert in eingehender Weise und unter Anführung zahlreicher statistischer Daten das ganze österreichische Bahnnetz und weist nach, dass Galizien hiebei empfindlich vernachlässigt sei. Redner erinnert daran, wie viel in Bezug auf das Eisenbahnwesen Seitens des Auslandes geschehen sei, z. B. in Frankreich, wo Léon Say und Freycinet im December 1877 jenes kühne Project erdachten, dessen Ausführung dem Lande eine nie geahnte Ausbreitung des Bahnnetzes und damit den Aufschwung des gesammten Verkehres verschaffte; ferner in Italien und in anderen Ländern.

In seinen weiteren Ausführungen tritt Redner für die stricte Durchführung der Decentralisation des Eisenbahnwesens ein. Er erklärt, dass die galizischen Abgeordneten ganz wohl den Ernst der Gründe, welche diese Decentralisirung hindern, begreifen und würdigen, dass sie aber eine weitgehende Berücksichtigung Galiziens Seitens der General-Direction in Wien erwarten. Die letzten Massnahmen der Regierung, insbesondere bezüglich der podolischen Bahnen seien von Galizien mit lebhafter Freude begrüsst worden. Redner weist auf die grosse Entwicklung des Localbahnwesens in Ungarn hin und erörtert eingehend das Programm der im Osten und Nordosten Galiziens zu errichtenden Localbahnen. Der galizische Landtag habe die Nothwendigkeit einer grösseren Action bereits anerkannt und den Landes-Ausschuss mit den Vorerhebungen betraut; was die finanzielle Seite betreffe, rechne das Land auf die ausgiebige Unterstützung Seitens der Regierung. Redner hofft auf eine wohlwollende Berücksichtigung der Wünsche Galiziens und erklärt, dass die Polen auch die Wünsche der anderen Kronländer für ihre Eisenbahnlinien gern unterstützen werden. Er erörtert sodann die Tariffrage und führt aus, dass er principiell auf dem Standpunkte der niedrigsten Tarife stehe. In seinen weiteren Ausführungen tritt er für die Erweiterung der Bahnbegünstigungen auf die Landes-, Bezirks- und Gemeinde-Bediensteten ein.

Abg. Ritter von Stalitz stellt eine Reihe von Meldungen richtig, die in verschiedenen Blättern über Triest veröffentlicht worden seien. Durch die Aufhebung des Freihafens sei Triest überaus geschädigt worden. Die Magazine stehen leer und die Häuser seien entwerthet. Die Platzspesen seien trotz der Errichtung neuer Lagerhäuser geradezu unerschwinglich und haben in der hohen Regie ihren Grund. Auch die Behauptung, dass Triests Handel nach Aufhebung des Freihafens nich abgenommen habe, sei unrichtig. Gewiss leide ganz Europa an einer Handelskrise, aber der Triestiner Handel gehe stärker zurück. Früher sei Triest das fünfte Handelsemporium gewesen, heute sei es das fünfundzwanzigste. Gewiss solle Triest seine Industrie nach Möglichkeit pflegen, es müsse aber sein Hauptaugenmerk auf den Handel gerichtet halten. Redner bringt sodann statistische Daten über die Entwicklung des Triester Handels und gelangt zu dem Schlusse, dass insbesondere in Betreff des Baumwollhandels sich Triest zu einem Stapelplatze herausbilden könne, wenn die nöthigen Schienenwege zur Verbindung mit dem Innern Europas hergestellt würden. Er constatirt mit Befriedigung, dass die Regierung, was Strand- und Hafenanlagen in Dalmatien anbelangt, wirklich Ausgezeichnetes geleistet habe. Aber die materiellen Verhältnisse des Landes müssen gehoben werden, sonst helfen die schönsten Moli und Häfen nichts. Redner erklärt sich als einen Gegner der Wasserstrassen-Politik, welche mit den Interessen Triests nur lose zusammenhänge. Die Concurrenz Ungarns werde für Triest von Tag zu Tag verderblicher. Triest brauche, um diesen Kampf zu bestehen, vor Allem eine Herabminderung der Tarife und den Bau der Tauern-Bahn. Diese Bahn würde eine Weltbahn werden, welche den Verkehr von der österr. Küste in das Herz Europas vermitteln würde. Redner richtet an seine Excellenz den Herren Handelsminister die Bitte, den Wünschen der Triester Handelskammer Rechnung zu tragen, und hofft, dass seine Anregungen nicht wirkungslos bleiben werden.

Abg. Dr. Kronawetter wendet sich zur Besprechung des neuen Eisenbahn-Betriebs-Reglements, welches im Vergleiche zu dem Reglement vom Jahre 1874 eine bedeutende Benachtheiligung des verfrachtenden Publicums darstelle. Es sei auffallend, dass bei der Abfassung eines neuen Reglements nur die Eisenbahnverwaltungen vernommen, die kaufmännischen Kreise aber gar nicht gehört worden seien. Einzelne Eisenbahnen seien nach dem neuen Betriebsreglement in der Lage, Specialbestimmungen zu treffen, die für das Publicum noch ungünstiger seien, als die im Reglement enthaltenen, was früher unmöglich war.

Die Bahn habe jetzt auch nicht mehr die Verantwortung für die Wahl des Transportweges zu tragen, während sie in Deutschland beispielsweise im Interesse des Verfrächters den

billigsten Weg zu wählen, und wenn sie dies nicht gethan habe, die Differenz zu bezahlen verpflichtet sei. Wenn in Folge eines Irrthums der Eisenbahn die Fracht zu niedrig berechnet wurde, werde in Oesterreich die Forderung der Bahn bei einer anderen Sendung derselben Partei einfach zugeschrieben. Redner erörtert die Uebelstände, die hiemit für das Publicum verbunden seien, und bittet den Herrn Minister, hier durch eine Verordnung Abhilfe zu schaffen.

Forderungen des Publicums an die Bahnen, die durch Ueberzahlung der Fracht entstehen, können nach dem neuen Reglement nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Dies stehe im Widerspruche mit dem Handelsgesetze, welches die allgemeine Verjährungsfrist normire, so wie mit einer Entscheidung des Oberlandesgerichtes in Wien, wonach hier die dreijährige Verjährungsfrist einzutreten habe. Redner macht weiter darauf aufmerksam, dass das Reclamationsrecht wegen verspäteter Ankunft nach dem Eisenbahnbetriebs-Reglement bereits nach sieben Tagen ablaufe, was ebenfalls eine Verletzung des Handelsgesetzbuches zu Gunsten der Eisenbahnen sei. Er richtet an den Herrn Handelsminister die Bitte, auf eine Beseitigung dieser Bestimmungen des Eisenbahnbetriebs-Reglements hinzuwirken.

Die Abg. Dr. Hofmann von Wellenhof und Genossen richten mit Bezug auf mehrere in der letzten Zeit auf der Südbahnstrecke vorgekommene Unfälle an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister die Anfrage, ob derselbe die Diensteintheilung des Wächterpersonals der Südbahn einer Ueberprüfung unterziehen zu lassen geneigt sei.

In der 212. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 2. März wird die Berathung über den Staatsvoranschlag für das Jahr 1893, Capitel 11, fortgesetzt.

Abg. Freiherr von Kübeck befürwortet zunächst Investitionen auf dem Gebiete der Wasserstrassen und Eisenbahnen. Die Regierung habe sich überzeugt, dass sie durch einseitige Begünstigungen auf diesen Gebieten eher eine Verstimmung als eine einheitliche Stimmung des Parlamentes erzielen könne. Bei Investitionen von verkehrspolitischer Bedeutung handle es sich nicht um Gnadenacte oder Begünstigung einzelner Länder, sondern um das eigenste Interesse des Staates, welches ein dreifaches sei: ein politisches, finanzielles und sociales. Bezüglich der Wiener Verkehrsanlagen hätte die Emission der Anleihe in successiven Zeitabschnitten zu erfolgen, und selbstverständlich hätte der Zinsfuss 4 pCt. nicht zu übersteigen. Redner bespricht sodann das Project des Donau-Oder- und des Donau-Moldau-Elbe-Canales. Beide Wasserstrassen sollten womöglich gleichzeitig ausgeführt werden, da jede ihre specielle einschneidende Bedeutung für die beiden Hauptrichtungen unseres Exportverkehres und den Bezug der unserer Industrie nothwendigen Rohproducte besitze. Auch sei auf kleinere Zufuhrscanäle zu achten, insbesondere auf den Anschluss der Weichsel einerseits und des Eger-Flusses andererseits. Redner erörtert sodann Eisenbahnfragen und befürwortet im Falle des Baues einer zweiten Linie nach Triest deren Anschluss an die Istrianer Bahn bei Divacca. Was die Localbahnen betreffe, so sei für dieselben ein möglichst zusammenhängendes Programm anzustreben. Der Staat habe die Ausführung durch seine Unterstützung sicherzustellen. Die meisten Länder, vor allen Mähren, haben der Entwicklung ihres Localbahnwesens stets die grösste Aufmerksamkeit zugewendet. Redner plaidirt für die Errichtung eines hydrotechnischen Amtes im Schoosse des Handelsministeriums, die eine unentbehrliche Massregel sei. Nebenher wolle er die Frage der Errichtung eines eigenen Communications-Ministeriums anregen. Dem hydrotechnischen Amte müssten die Wasserstrassen, aber auch die Flussregulirungen im grossen Style zufallen. Bezüglich der letzteren seien zunächst die Flüsse Galiziens und die March in Mähren mit ihren Nebenflüssen zu berücksichtigen. Ueber die March werde wohl im Hause binnen Kurzem verhandelt werden, und man werde da erfahren, wie bedeutende Opfer das Land Mähren, aber auch Ungarn schon für die blosse Projectverfassung bisher gebracht haben. Das gesammte vom Redner entwickelte Programm der Arbeiten müsste einer eigens zu bildenden Centralcommission für Länder-Investitionen in Wien und den in den betreffenden Landeshauptstädten zu errichtenden Landes-Commissionen zur Ausführung übertragen werden. Aus den Darlehensgeldern und den späteren Zuflüssen an Zinsen und Beiträgen wäre ein Investitions-Fonds zu bilden, dessen Verwaltung entweder die obigen Commissionen oder das Handelsministerium, resp. die betreffenden Statthaltereien zu besorgen hätten. So denke sich Redner eine der nächsten Aufgaben der Staatsverwaltung, welcher dieselbe sobald als möglich näherzutreten und ihre volle Aufmerksamkeit zu widmen sich veranlasst sehen möge. Redner beantragt schliesslich eine Resolution betreffend die Frage der diesfälligen Kostenbedeckung.

Abg. Kaiser tritt für Verstaatlichung der Nord- und der Südbahn, für die Aufhebung aller Einzelbegünstigungen bei den Tarifen und für die Herabsetzung der Frachtsätze auf der Linie Troppau—Bennisch, für eine thunlichste Förderung der schlesischen Localbahnen und für möglichst rasche Durchführung der grossen Wasserstrassen ein.

Abg. Kaltenegger beklagt den Niedergang der Industrie im steirischen Oberlande. Zunächst sei es die Sensen-Industrie gewesen, welche durch ein verspätetes Eingreifen der Regierung geschädigt worden sei. Nun werde auch die Mühlen-Industrie durch niedrige Frachttarife für das ungarische Mehl mit dem Untergange bedroht. Redner ersucht den Herrn Handelsminister diesem Gegenstande seine Aufmerksamkeit zuzuwenden, um den dominirenden Einfluss Ungarns auf dem Gebiete der Mühlen-Industrie durch eine entsprechende Tarifpolitik auf ein für die österreichische Mühlen-Industrie erträgliches Mass zurückzuführen.

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem:

Die wirthschaftliche Lage unseres ersten Seehafens, dessen Verhältnisse der Herr Abgeordnete für die Triester Handelskammer gestern in den Kreis seiner interessanten und mit Wärme vorgebrachten Ausführungen gezogen hat, ist keine günstige. Der Uebergang in das neue System vollzieht sich unter Schwierigkeiten, für welche man allerdings nicht dieses System verantwortlich machen kann, sondern woran neben Anderem vor Allem die allgemeine tiefe wirthschaftliche Depression Schuld trägt, unter welcher der Welthandel seufzt, wozu noch im abgelaufenen Jahre die Massregeln traten, welche wegen Abwendung der Choleragefahr getroffen werden mussten. Deshalb kann man aber nicht in den früheren Zustand zurückkehren, dessen Beseitigung Jahrzehnte lang als wirthschaftliche Nothwendigkeit angestrebt und gefordert wurde.

Die Zollausschlüsse in Oesterreich-Ungarn sind einer nach dem anderen aufgehoben worden, ebenso die mit Triest concurrirenden Freihäfen in Italien, Frankreich, Deutschland, zum Theile über eigenen Wunsch. Auch anderwärts ist die Lage keine günstige, ohne dass deshalb vorgeschlagen wird, in den früheren Zustand zurückzukehren.

Wir haben den Termin für die Aufhebung des Freihafens von Triest einmal verlängert, wir haben die Hafenanlagen erweitert, wir haben die gesetzliche Steuerfreiheit für industrielle Unternehmungen gewährt, von welcher, wie es den Anschein hat, in der nächsten Zukunft in erfreulicher Weise ein umfassenderer Gebrauch gemacht werden soll als bisher; wir haben Differenzialzölle eingeführt und die Liste derselben noch erweitert, von welchen kürzlich im Budget-Ausschusse ein verehrtes Mitglied desselben ganz richtig gesagt hat, dass einige dieser Zölle einen mächtigen Einfluss auf den Handel Triests ausübten, wir haben die Subvention des Lloyd erhöht, zahlreiche und regelmässige Verbindungen mit dem äussersten Osten geschaffen, mit Indien, mit China und nunmehr auch mit Japan, da der Lloyd den Hafen von Kobé nun berühren soll.

Ich möchte nun den Wunsch aussprechen, dass, da diese Verbindungen mit dem äussersten Osten von Triest geschaffen wurden, auch in diesen Ländern seitens der Geschäftswelt nationale Niederlassungen, Filialen und Agentien errichtet werden. Wenn ich diesen Wunsch ausspreche, will ich nach keiner Seite hin irgend einen Vorwurf erheben. Ich befinde mich da im Einklange mit dem Gedankengange einer bemerkenswerthen Rede, die kürzlich in der Triester Handelskammer selbst gehalten wurde. Ich weiss nicht, ob der Auszug aus dieser Rede, der mir vorlag, vollkommen authentisch war, aber er war in einem wirthschaftlichen Wochenblatte enthalten, das sich mit Vorliebe mit Triester Fragen befasst und sich in denselben wohlinformirt zeigt. In dieser Rede ist unter Anderem auch darauf hingewiesen worden, dass immerhin die letzten Monate des abgelaufenen Jahres eine Besserung gegen die gleiche Periode des Vorjahres ausgewiesen haben. Die Triester Handelskammer, welche allen Angelegenheiten des Seehafens ein sorgsames und unablässiges Augenmerk zuwendet, hat in ihrer Petition, welche gestern von dem Herrn Abgeordneten dieser Kammer eingehend besprochen wurde, wohl auch zunächst den Wunsch ausgedrückt nach Wiederherstellung des früheren Zustandes, dann aber gleich den praktischen Weg betreten, welchen auch der Herr Abgeordnete gestern eingeschlagen hat, und jene Desiderien erörtert, deren Erfüllung seitens der Regierung erhofft wird.

Wenn ich zunächst die Frage der Gütertarife kurz streife, so möchte ich hervorheben, dass, als wir im vorigen Jahre, veranlasst durch die Ausfälle in den Einnahmen und die gesteigerten Ausgaben genöthigt waren, eine Erhöhung in dem Gütertarife der Staatsbahnen eintreten zu lassen, wir die Triester Relationen von dieser Erhöhung durchaus freihielten.

Der Reform der Hafen- und Consulargebühren, einer Frage, die gleichfalls der Herr Abgeordnete besprochen hat, bleibt die stete Aufmerksamkeit der Regierung gewidmet. Die Reform der Hafengebühren befindet sich, wie der Herr Abgeordnete richtig vorausgesetzt hat, in dem durch das Zoll- und Handelsbündniss vorgesehenen Stadium der Berathung mit der ungarischen Regierung.

Wenn ich zu der Frage der Lagerhäuser übergehe, so werden sich die geehrten Herren erinnern, dass, als wir im Jahre 1886 das Zoll- und Handelsbündniss, beziehungsweise den in demselben zum ersten Male festgesetzten Termin für die Aufhebung des Freihafens in Triest beriethen, Besorgnisse laut wurden, es werde die noch übrig bleibende Zeit nicht ausreichen, um alle Vorbereitungen so zu treffen, dass der Uebergang von dem alten in das neue System anstandslos sich vollziehe, es werde nicht möglich sein, die nöthigen Lagerhäuser herzustellen, es werde der Raum in den Lagerhäusern nicht ausreichen u. s. w. Auf Grund der Erhebungen und Berechnungen, die wir damals angestellt hatten, war ich in der Lage, diesen Besorgnissen entgegenzutreten. Es wäre mir aber ganz angenehm, wenn ich mit diesen Behauptungen Unrecht behalten hätte und wenn der heute in den Lagerhäusern zur Verfügung stehende Raum thatsächlich nicht ausreichen würde, um die Waarenmenge aufzunehmen.

Heute aber hört man Klagen im entgegengesetzten Sinne. Die Lagerhäuser stehen leer, die Gebühren, die für dieselben festgesetzt sind, seien absolut hoch und auch relativ hoch, namentlich auch im Vergleiche mit Fiume, der Betrieb der Lagerhäuser weise ein Deficit aus, die Herabsetzung der Gebühren sei misslich, weil das in denselben investirte Capital verzinst und amortisirt werden müsse, der Betrieb der Lagerhäuser sei für die Concessionäre eine Last, die sie auf die Dauer nicht zu tragen vermöchten.

Die Verhältnisse der Lagerhäuser in Triest sind allerdings derart beschaffen, dass sie eines ernsten Studiums seitens der Regierung bedürfen, welches auch im Handelsministerium eingeleitet ist. Nur hat gestern der Herr Abgeordnete der Triester Handelskammer den Wunsch ausgesprochen, es mögen diese Studien nicht abgeschlossen werden, so lange nicht den Concessionären der Lagerhäuser und den Vertretern des Municipiums und der Handelskammer Gelegenheit geboten würde, sich selbst über diese Frage im Handelsministerium zu äussern.

Ich bin sehr gern bereit, diesem von dem Herrn Abgeordneten ausgesprochenen Wunsche zu entsprechen, und ich werde, sobald die Beendigung der Berathungen über mehrere das Handelsministerium betreffende Gegenstände mir etwas Musse lässt, eine solche Einladung an die Vertreter dieser Corporationen zu einer mündlichen Besprechung im Handelsministerium ergehen lassen.

Der Herr Abgeordnete für die Triester Handelskammer hat sich auch darüber beklagt, dass die Tracenstudien, die seinerzeit bezüglich der Tauernbahn stattgefunden haben, unterbrochen wurden. Es ist dies ganz richtig; es sind diese Studien aus finanziellen Erwägungen durch einige Zeit unterblieben. Die bisherigen Studien in dieser Frage hatten zu dem Ergebnisse geführt, dass unter den verschiedenen Varianten jene von Schwarzach, Lend über Gastein und die Malnitzer Tauern nach Sachsenburg, eventuell von Eben, den Radstätter Tauern nach Spittal ernstlich in Betracht kommen könnten.

Die Studien würden einen doppelten Zweck verfolgen: Einmal die Bauwürdigkeit der beiden Varianten vom commerciellen und technischen Standpunkte gegen einander abzuwägen und die bereits ausgearbeiteten technischen Operate zu ergänzen, unter Berücksichtigung der Erfahrungen, die wir seither bei dem Bau von Gebirgsbahnen gemacht haben, und unter Bedachtnahme auf die eventuelle Anwendung des gemischten Systemes. Ich bin auch in dieser Beziehung bereit, dem Wunsche des Herrn Abgeordneten für die Triester Handelskammer nachzukommen und die Fortsetzung und Ergänzung dieser Studien in dem angegebenen Sinne einzuleiten, und da der hiefür bei der General-Inspection, welche noch mit sehr vielen Tracenstudien beschäftigt ist — worüber ich bei einem späteren Capitel dem hohen Hause Mittheilung machen werde — präliminirte Credit nicht ausreichen dürfte, so werde ich in der heutigen Sitzung einen Nachtragscredit im Betrage von 20.000 fl. zu diesem Zwecke einbringen . . . .

Ich komme nun zu einem anderen Gegenstande, der in einem früheren Stadium der Budgetdebatte besprochen wurde, das sind die Klagen einzelner Herren Abgeordneten aus Dalmatien über die angebliche Vernachlässigung Dalmatiens Seitens der Regierung.

Ich habe seit längerer Zeit über das Seewesen in Dalmatien im hohen Hause nicht gesprochen, ich bitte mir daher zu gestatten, einige Daten darüber vorzubringen. In dem Decennium von 1882 bis 1891 betrugen die Auslagen für Hoch- und Hafenbauten, See- und Hafenleuchten in Dalmatien 7,861.692 fl.; davon entfallen allerdings mehr als 6 Millionen auf die Regulirung der Narenta. Wenn wir aber von der Regulirung der Narenta absehen, ist für diesen Zweck in den letzten Jahren in Dalmatien durchschnittlich der Betrag von 182.000 fl., im Jahre 1892 255.000 fl. verausgabt worden, und für das Jahr 1893 sind 267.000 fl. präliminirt. Diese Ausgaben zeigen also eine steigende Tendenz. Fast in allen halbwegs wichtigen Hafenorten des Festlandes und der Inseln sind Hafenbauten ausgeführt, das System der Seeleuchten und Seemarken vervollständigt, Ausbaggerungen vorgenommen worden, die Seehäfen Spalato, Sebenico, Gravosa ausgestaltet worden.

Ich bin dem Herrn Abgeordneten der Triester Handelskammer erkenntlich, dass er gestern die Güte hatte, auf Grund persönlicher Wahrnehmungen die Fortschritte im Seewesen Dalmatiens zu bestätigen.

Unter dem Titel „Besorgung des Postdienstes" werden jetzt an kleine Dampfschiff-Unternehmungen in Dalmatien jährlich über 100.000 fl. verausgabt.

Eine weitere Klage betrifft die Nichtberücksichtigung der Angehörigen der Handelsmarine bei Besetzung von Stellen im Dienste der Seeverwaltung.

Ich kann diese Beschwerden am besten an der Hand einer Interpellation besprechen, die von dem Herrn Abg. Biankini an mich gerichtet wurde.

In der Begründung dieser Interpellation heisst es zunächst (liest):

„Die Seite, welche die dalmatinischen Steuerorgane in der Geschichte des Verfalles der Schiffahrts-Gesellschaften von Sabioncello und Ragusa niederschrieben, ist geradezu unglaublich grausam und gereicht dieser Monarchie keineswegs zum Ruhme. Man begnügte sich nicht mit der Wolle des Schafes, man zerschund ihm unbarmherzig auch die Haut, bis es sich unter ihren Händen verblutete! Unsere noch vor zwei Decennien blühenden Schiffahrts-Gesellschaften von Sabioncello und Ragusa sind spurlos verschwunden.

Die unbarmherzigen, von den Finanzorganen an unseren Gesellschaften kaltblütig vollzogenen Operationen haben sich dem Gedächtnisse unserer dalmatinischen Seefahrer so unauslöschlich eingeprägt, dass selbst heute noch einige Eigenthümer ihre wenigen Schiffe mit langer Fahrt, welche nach dem durch die Finanz verübten Massacre noch übrig geblieben sind, lieber bei Hafenämtern ausser Dalmatien, in Triest, Fiume, Zengg u. s. w., eintragen lassen, aus Furcht, dass unsere würdigen Finanzorgane wieder das Secirmesser wider sie erheben könnten."

Die Gründe des Verfalles dieser zwei Schiffahrts-Gesellschaften sind mir bekannt, sie liegen in ganz anderen Umständen als in dem Vorgehen der Steuerorgane.

Ich kann daher diese etwas lebhaften Angriffe gegen die Finanzorgane als vollständig unbegründet bezeichnen.

Der nächste Punkt berührt aber unmittelbar mein Ressort. Da wird nun zunächst darüber geklagt, dass Angehörige der Handelsmarine so schwer eine Anstellung im Dienste der Seeverwaltung erhalten, dass sie, selbst wenn sie als Prakticanten eintreten, einige Zeit auf das Adjutum warten müssen. Es kommt ja vor, dass die adjutirten Stellen alle besetzt sind — wir haben nur zehn mit Adjutum systemisirte Prakticanten im Dienste der Seeverwaltung in Dalmatien — dass aber Bewerber eben in der Hoffnung einer baldigen Apertur eintreten und auf ein erledigtes Adjutum warten. Uebrigens sind die Verhältnisse nicht so ungünstig, denn erst gegen Ende des vorigen Jahres sind zwei adjutirte Stellen ausgeschrieben und im August vorigen Jahres sogar drei Competenten mit sofortigem Genusse des Adjutums in den Dienst aufgenommen worden.

Die Hauptbeschwerde ist aber gerichtet gegen den Uebertritt von Officieren der Kriegsmarine in den Dienst der Seeverwaltung. Diese Beschwerde ist enthalten in den Fragen, die an den Minister am Schlusse der Interpellation gestellt werden.

Es heisst da (liest):

„I. Ist es Sr. Exellenz dem Herrn Handelsminister bekannt, dass in den Hafendienst Officiere der k. und k. Kriegsmarine, den bestehenden Vorschriften zum Trotze, ohne Prüfung

nnd ohne Nachweis der Kenntniss der croatischen Sprache aufgenommen werden: dass durch diesen gesetzwidrigen Vorgang das nationale Gefühl der dalmatinischen Croaten verletzt werde; dass die Seecapitäne der eingegangenen Handelsmarine und die übrigen einheimischen Beamten im Hafendienste in ihren Rechten verkürzt werden; dass durch diesen Vorgang endlich der öffentliche Dienst und die Autorität der Regierung selbst leidet?

II. Beabsichtigt Se. Excellenz der Herr Handelsminister zur Verhinderung fernerer Missbräuche sofort geeignete Massregeln zn erlassen?"

Wenn man diese Fragen liest und diese Mittheilungen sofort für ganz richtig hielte, würde man allerdings eine schöne Meinung von der Seeverwaltung erhalten. Glücklicherweise ist das aber ganz anders. Die Aufnahme von Officieren der Kriegsmarine in den Dienst der Seeverwaltung geschieht nicht den bestehenden Vorschriften zum Trotze, sondern auf Grund des § 41 der Organisation des Hafen- und Seesanitätsdienstes. Wie sieht es aber in der Praxis aus?

Seit dem Jahre 1871, also seit 21 Jahren, sind 10 Seeofficiere in den Hafendienst übergetreten; von diesen 10 Seeofficieren befinden sich dermalen 5 im executiven Dienst der Hafen- und Seeverwaltung und von diesen 5 ein einziger in Dalmatien. Das ist übrigens ein Landesangehöriger. Ich war in der Lage, mit einigen Herren Abgeordneten aus Dalmatien — allerdings nicht mit jenen, die diese Interpellation unterschrieben hatten — über den betreffenden Functionär zu sprechen, die ein sehr günstiges Zeugniss über seine Verwendung ausgestellt haben; und wegen dieses einen Dalmatiners, der aus der Kriegsverwaltung in den Dienst der Hafenverwaltung übertreten ist, wurde von gesetzwidrigem Vorgehen, verkürzten Rechten der einheimischen Beamten, Missbräuchen u. s. w. gesprochen.

Endlich ist noch ein Punkt der Interpellation, auf welchen ich die Aufmerksamkeit des hohen Hauses lenken möchte. Es heisst hier (liest): „Wir haben in Dalmatien in Folge dieses gesetzwidrigen Vorgehens wiederholt die scandalöse Scene erlebt, dass unsere Matrosen vom Hafencapitän, also vom Amtschef, nicht verstanden wurden, und dass ihm ihr Anliegen durch ein untergeordnetes Organ verdolmetscht werden musste."

Es wäre mir angenehm gewesen, wenn die Herren Interpellanten hier einen concreten Fall angeführt hätten, wo und insbesondere zu welcher Zeit dies geschehen ist. Vielleicht ist früher ein solcher Fall vorgekommen, ich weiss es nicht; dermalen ist aber das völlig ausgeschlossen. Denn die Functionäre der Hafen- und Seeverwaltung, die an der Spitze der betreffenden Aemter stehen, sind in Zara Kovačević, in Spalato Pavičić, in Ragusa Mirošević, in Megline Crillanovich.

Wenn nun auch von Namen nicht ein unbedingter Schluss auf die Nationalität oder die Kenntniss der Landessprache gezogen werden kann, so kann ich doch dem Herrn Abg. Biankini versichern, dass die betreffenden Functionäre der serbisch-croatischen Sprache vollständig mächtig sind.

Abg. von Burgstaller bespricht die Verhältnisse von Triest. Der Handel sei die einzige Erwerbsquelle für diese Stadt, doch drohe dieselbe allmälig ganz zu versiegen. Seit der Aufhebung des Freihafens sei nichts geschehen, um den Niedergang des Triester Handels aufzuhalten. Redner hält den Ausbau der Tauern-Bahn für unbedingt nothwendig, wenn der Hafen von Triest nicht seine Bedeutung als ein Emporium des Welthandels vollständig einbüssen solle. Er befürwortet die vom Budgetausschusse diesbezüglich beantragte Resolution. Ausserdem bespricht er die Nothwendigkeit der Hebung und Erhaltung der einheimischen Handelsmarine, die Bildung eines auf Gegenseitigkeit beruhenden Vereines für Schiffsversicherung, ferner die Gewährung unverzinslicher Darlehen von Seite des Staates an unternehmungslustige Rheder zum Baue von Segelschiffen und Dampfern, sowie die Gewährung der Steuerfreiheit für die auf einheimischen Werften erbauten Segelschiffe und Dampfer. Redner wünscht ferner die Regelung und Ermässigung der Consulats- und Hafengebühren und die Vervollständigung der maritimen Gesetzgebung durch einen neuen Seecodex. Schliesslich beantragt Redner folgende Resolution:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, die Frage in reifliche Erwägung zu ziehen, ob es nicht zweckmässig wäre, eine ausschliesslich zu Investitionszwecken zu verwendende entsprechende Anleihe behufs Herstellung der als dringend nöthig anerkannten Eisenbahn-, Hafen- und anderer Bauten, sowie zur Unterstützung der Flussregulirungen aufzunehmen und mit thunlichster Beschleunigung darüber dem hohen Hause Bericht zu erstatten, eventuell eine diesbezügliche Gesetzvorlage zn verfassungsmässigen Behandlung einzubringen."

Abg. Dr. Kindermann bespricht einige Eisenbahnfragen und urgirt den Ausbau einiger nordböhmischer Linien von localer Bedeutung, namentlich den der Linie Schluckenau—Nixdorf und den Anschluss dieser Bahnen an die sächsischen Linien.

Abg. Dr. Gessmann berührte die Verhältnisse der österreichischen Mühlenindustrie und weist diesfalls darauf hin, dass die Interessen der österreichischen Müllerei und auch der Eisenbahnverwaltungen gewahrt werden könnten, wenn ein gerechter Unterschied zwischen den Tarifen für Getreide und Mehl gemacht, ein einheitlicher Kilometertarif eingeführt und jede wie immer geartete Refactie abgeschafft würde.

Abg. Povše trat für eine Vervollständigung des Staatsbahnnetzes, insbesondere für Verstaatlichung der Südbahn ein, indem er auf die Schädigung Krains durch die hohen Tarife der Südbahn verwies. Eine Verstaatlichung dieser Bahn wäre im Interesse Krains, sowie aller Kronländer, die auf die Südbahn angewiesen sind, im Interesse Triests, aber auch im Reichsinteresse und aus strategischen Rücksichten geboten.

In der 213. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 3. März beantragt der Berichterstatter Abg. Dr. Hallwich die dringliche Behandlung des von Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister eingebrachten Nachtragscredites von 20.000 fl. für Studienzwecke zur Trassenbestimmung der Tauern-Bahn.

Die Dringlichkeit wird angenommen, und steht dieser Nachtragscredit in Verhandlung.

Abg. Dr. Dyk bespricht die Lage der Mühlen-Industrie. Es handle sich nicht bloss um den Kampf der böhmischen und der ungarischen Müller, sondern um die Mühlen-Industrie sämmtlicher Kronländer. Redner constatirt gegenüber dem Dr. Gessmann, dass auch die Deutschen in Böhmen für die Interessen der Mühler eintreten. Redner führt aus, dass die Regelung der Tariffrage viel dazu beitragen würde, die Lage der Mühlen-Industrie zu verbessern, doch sei sie nicht das einzige Mittel, sondern es bedürfe der Verwirklichung des böhmischen Staatsrechtes, welches die einzige Basis für eine gesunde wirthschaftliche Entwicklung Böhmens sei und im Interesse beider Volksstämme liege. Das Einzige, was für die Müller geschah, war die Herabsetzung des Frachttarifes für ungarisches Getreide um 17 pCt., diese Herabsetzung sei aber später auf 10 pCt. reducirt worden. Alle Schritte der österreichischen Müller gegen diese Reducirung seien an dem Widerstande der ungarischen Regierung gescheitert, welche die Interessen der ungarischen Müllerei eben gegen die Interessen der österreichischen Mühlen-Industrie mit übermächtigem Einflusse zu wahren verstehe. Einer Deputation des Müller-Tages sei von dem Herrn Handelsminister das Möglichste zum Schutze der österreichischen Mühlen-Industrie versprochen worden. Einige Tage darauf sei aber in einem Wiener Blatte eine Notiz erschienen, in welcher erklärt wurde, dass die ganze Action nach jeder Richtung hin unrichtig sei und nicht nur nicht gefördert, sondern mit allen Mitteln hintangehalten werden müsse. Dieses Geschoss sei von der Wiener Börse für landwirthschaftliche Producte abgefeuert worden und habe seine Wirkung gethan. Ein Petit des Müllertages sei auch dahin gegangen, dass eine Enquête behufs Einleitung einer Action zum Schutze der Mühlen-Industrie einberufen werde. Sollte sich aber im Falle des Zustandekommens dieser Enquête die Regierung von dem Verbande österreichischer Mühlen und Mühlen-Interessenten informiren lassen, dann würde es Redner vorziehen, wenn man von der Enquête ganz abstehen würde. Denn dieser Verband arbeite nur im Interesse der ungarischen und einiger Wiener Müller, stehe aber den Interessen der übrigen Müller feindlich gegenüber.

Weiter bespricht Redner die in Böhmen zu dem Zwecke eingeleitete Agitation, damit daselbst kein ungarisches Mehl gekauft werde, aber die Regierung sei nicht nur durch ihre Tarifpolitik, sondern auch durch Polizei-Intervention für die ungarischen Müller eingetreten. Als gelegentlich der Cholera in Ungarn Versammlungen in Böhmen abgehalten wurden, um über Massregeln zur Verhütung der Einschleppung dieser Epidemie mittelst der Mehlsäcke zu berathen, wurden diesen Versammlungen alle möglichen Hindernisse durch die Regierung in den Weg gelegt.

Redner beantragt schiesslich eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, ehethunlichst eine Enquête einzuberufen, welche die Einleitung einer durchgreifenden Action zum Schutze der inländischen Mühlen-Industrie zum Zwecke hätte und wobei als Experten Vertreter aller in Oesterreich bestehenden Müllerverbände beizuziehen wären.

Abg. Bulat bespricht die Folgen der Weinzollclausel für Dalmatien. Er verlangt neue Eisenbahnverbindungen, ferner Prämien für den Weinexport in das Ausland; durch letztere wäre es möglich, den dalmatischen Wein auf die italienischen Märkte zu bringen, besonders nach Venedig, wo er einmal sehr beliebt war. Er schliesst mit der Bitte an den Herrn Minister, derselbe möge den Schaden gut machen, welcher Dalmatien und den übrigen Weinländern der Monarchie durch den Handelsvertrag mit Italien zugefügt wurde, und bringt eine Resolution ein, durch welche die Regierung aufgefordert wird, so bald als möglich den weinbautreibenden Ländern Oesterreichs ausreichende Entschädigungen zu bieten.

Abg. Dr. Menger wendet sich gegen die gestrigen Aeusserungen des Dr. Gessmann. Man beziehe sich auf die Subvention für den Lloyd, die man als Geschenk für eine verkrachte Gesellschaft hinstelle. Aber dies sei eine ganz falsche Auffassung. Die Subvention werde nur für bestimmte Fahrten gezahlt, und andere Staaten, selbst die Türkei, zahlen ihren Gesellschaften viel mehr. Oesterreich sei, wenn es nicht ein staatliches Institut gründen wollte, was 40 bis 50 Millionen kosten würde, für seinen Export auf den Lloyd angewiesen. Die früheren Uebelstände seien beseitigt und eine staatliche Ueberwachung eingeführt worden.

Abg. Dr. Gessmann habe der Linken auch vorgeworfen, dass sie aus Angst vor Ungarn nicht für die Interessen der Müller eintrete. Dies sei aber unbegründet, und erinnert Redner an frühere Reden und Anträge der Linken.

Redner bespricht dann die Frage der Localbahnen. Er wünscht, dass die Regierung einen Generalplan derselben anlege, und wenn Land, Bezirk oder Gemeinde eine Localbahn bauen wolle, eine Subvention von 30 pCt. gewähre.

Abg. Spinčić tritt für die Ausführung des Schutzdammes im Hafen von Becia nouva, für die Verlegung der Riva und die Regelung des Hafens von Malinska auf Veglia und für die Ausbesserung des Hafens in Vallon auf der Insel Cherso ein. Redner befürwortet noch weitere Hafenbauten an der Ostküste von Istrien so wie eine ausreichende Dotation zur Erhaltung und Hebung der Handelsmarine. Er erörtert hierauf die Mindereinnahme des Lloyd im vorigen Jahre und erörtert schliesslich mehrere Wünsche Istriens und des slovenischen Theiles von Görz bezüglich des Baues von Localbahnen.

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem:

Es wurde öfter im hohen Hause bereits über die Lage der Mühlen-Industrie gesprochen, und eben so regelmässig wurde seitens der Regierung erwidert, und zwar nicht blos mit allgemeinen Verheissungen und Zusicherungen, sondern mit einer detaillirten Aufzählung aller Massregeln, die auf tarifarischem Gebiete zu Gunsten dieser Industrie getroffen wurden, und das wird auch heute sofort durch den Herrn Regierungsvertreter wieder geschehen. Ich habe daher schon bei der vorjährigen Budgetdebatte sagen können, dass die Vorwürfe, die gegen die Regierung in dieser Richtung wegen ihrer angeblichen Unthätigkeit erhoben werden, zu den allerungerechtesten gehören.

Man kann mit den Massregeln, die wir getroffen haben, nicht einverstanden sein, man kann finden, dass sie nicht ausreichen oder dass wir andere Verfügungen hätten treffen sollen — wir werden dann, so gut wir es können, unsere Massregeln vertheidigen, rechtfertigen und begründen. Aber das kann ich sagen, dass die betreffenden tarifarischen Departements des Handelsministeriums sich unausgesetzt seit einigen Jahren mit dieser Frage beschäftigen. Die Frage ist aber eine sehr schwierige, und es hat ein verehrtes Mitglied des Staatseisenbahnrathes während der letzten Session dieser Körperschaft Recht gehabt, als es sagte, die Frage gehöre zu den allerschwierigsten und es sei kaum möglich, eine sämmtliche verschiedenen Interessenten-Gruppen vollständig befriedigende Lösung zu finden.

Es sind eben die Interessen auch dieser Branche sehr verschieden; wir können keine Massregel treffen, welche sich nicht auf der einen Seite lebhafter Billigung erfreut, dafür auf der anderen Seite die schärfsten Anfechtungen erfährt. Es sind nicht nur die Interessen von Land zu Land verschieden, sondern auch innerhalb des einzelnen Landes. Die Mühlen im Norden und im Centrum Böhmens haben, wie sich gezeigt hat, andere Interessen, wie die Mühlen, die an der böhmisch-mährischen Grenze liegen, wie die Mühlen in Schlesien, Galizien, Oberösterreich, Niederösterreich und in Wien selbst.

Nun muss aber dem Herrn Abgeordneten für die Pilsner Landgemeinden, welcher ja diesen Verhältnissen sehr nahe steht, wohl bekannt sein, dass die Modificationen, die wir in den Verfügungen haben eintreten lassen und die während des Jahres 1892 Geltung hatten, keineswegs durch auswärtige Einflüsse veranlasst waren, sondern lediglich durch die Beschwerden von Müllern, anderen Interessenten-Gruppen und insbesondere auch durch die Bitten der böhmischen Getreidehändler, mit welchen sich die kleineren Müller vereinigt hatten, mit der Angabe, dass sie aus den Massnahmen, die während des Jahres 1892 bestanden hatten, für sich keinen Vortheil ziehen konnten.

In diesem Sinne habe ich mich auch vor einiger Zeit einer Deputation gegenüber ausgesprochen, welche zu mir gekommen ist und keinen Anstand genommen hat, mir für die wohlwollenden Bemühungen des Handelsministeriums den Dank zu sagen. Die Deputation hat gewünscht, dass wir die Massregeln, die wir getroffen haben, wieder abändern. Ich habe ihr erwidert, dass wir die Frage dem Staatseisenbahnrathe vorgelegt haben, in welcher Corporation sich die Vertreter der verschiedenen Interessenten-Gruppen befinden, dass die Frage eingehend discutirt wurde, dass ich — ich habe in der betreffenden Sitzung selbst den Vorsitz geführt — die Frage so formulirt habe, sollen wir bei den bisherigen Massnahmen bleiben oder sollen wir neue Massnahmen treffen, und dass sich schliesslich der Staatseisenbahnrath in seiner Majorität für jene Massregeln ausgesprochen hat, welche seit 1. Jänner d. J. in Kraft stehen.

Der Herr Abgeordnete für die Pilsner Landgemeinden hat auch einige Bemerkungen erwähnt, die ich einer Deputation gegenüber gemacht haben soll und die seinen Unwillen erregt haben. Es scheint da ein Irrthum obzuwalten Ich habe die Action der Müller zum Schutze ihrer Industrie, ihre Bemühungen zu tarifarischen Zugeständnissen zu gelangen, jederzeit als vollkommen legitim und berechtigt anerkannt.

Ich habe allerdings, zwar nicht gegenüber der letzten Abordnung, die zu mir gekommen ist, denn meines Wissens hat sich damals der Anlass nicht ergeben, aber ich habe bei einer anderen Gelegenheit gegenüber den Interessenten ganz offen gesagt, dass ich eine gegen das Zoll- und Handelsbündniss verstossende Agitation wegen Ausschluss des ungarischen Productes entschieden missbilligen muss. Wenn dieses Argument, dass eine solche Agitation gegen die Bestimmungen des Zoll- und Handelsbündnisses verstösst, nicht den nöthigen Eindruck bei den betreffenden Herren machen sollte, so bitte ich einer anderen praktischeren Erwägung Raum zu geben. Eine solche Agitation würde unstreitig eine Gegenagitation entfesseln, welche vielleicht dann noch entschiedener geführt würde, und welche schliesslich für den Absatz speciell der böhmischen Industrieproducte, z. B. in der Textilbranche, sehr unangenehm werden könnte. Die Deputation, die bei mir vorgesprochen hat, hat den lebhaften Wunsch ausgesprochen, es möchte eine Enquête einberufen werden, ein Wunsch, den auch heute der Herr Abgeordnete zum Ausdruck gebracht hat, sie hat mir die Gründe dargelegt, aus welchen das Ergebniss der letzten, vor einigen Jahren gehaltenen Enquête kein richtiges und vollständiges gewesen sei. Ich bin sehr gern bereit, diesem Wunsche zu entsprechen, und hatte schon, ehe der Herr Abgeordnete gesprochen hatte, diese Absicht gehabt. Ich werde auch in anderer Beziehung seinen Wünschen entsprechen. Ich bin der Ansicht, dass diese Enquête so einzurichten sei, dass sie eine möglichst vollständige Vertretung der verschiedenen Interessenten-Gruppen darstelle; ich bitte daher den Herrn Abgeordneten, in diesem Sinne zu wirken, und richte hiemit auch die Einladung an die Interessenten selbst, dass die einzelnen Gruppen sich über die Delegirten einigen und dass sie weiter, um die Berathung und Beschlussfassung zu erleichtern, die zu gewärtigenden Anträge früher auf einheitlichen, ziffermässig zu präcisirenden Grundlagen feststellen. Mit dieser Zusicherung, die Enquête so einzuberufen und so zu gestalten, wie es der Herr Abgeordnete für die Pilsner Landgemeinden selbst gewünscht hat, will ich für heute die Angriffe genügend beantwortet haben, die er gegen mich gerichtet hat,

Regierungsvertreter Se. Excellenz Sectionschef Dr. Ritter von Wittek vertheidigt das neue Eisenbahnbetriebs-Reglement gegen die in der Debatte vorgebrachten Einwendungen; es sei natürlich, dass eine in das commercielle Leben so tief einschneidende Aenderung bei den Interessenten ein gewisses Gefühl des Unbehagens hervorrufe, so lange sich die neue geschäftliche Usance nicht eingelebt habe. Auch eine gewisse Unsicherheit in der Handhabung dieser Bestimmungen sowohl seitens der Verfrächter als seitens der Eisenbahnen trage zur Erschwerung dieses Verhältnisses nothwendig bei. Dr. Kronawetter habe jedoch die Genesis des neuen Betriebsreglements so dargestellt, als ob die Regierung sich mit der ungarischen und

deutschen heimlich zusammengethan hätte, um zu Gunsten der Staatsbahnen die Bestimmungen des Transportrechtes zu ändern. Dem gegenüber gibt der Herr Regierungsvertreter eine zusammenfassende Darstellung der Entstehungsgeschichte des neuen Betriebsreglements. Dasselbe sei nur eine nothwendige Folge des Berner Uebereinkommens, welches in der Absicht geschlossen wurde, eine Annäherung zwischen dem deutschen und dem französischen Rechte herbeizuführen, und durch welches es thatsächlich gelungen sei, ein einheitliches Transportrecht für Europa, ausgenommen die iberische und die skandinavische Halbinsel, zu schaffen. In diesem internationalen Transportrechte sei das deutsche Recht, welches auf Grund des Handelsgesetzes mildere Haftungsbestimmungen für Eisenbahnen festsetze, zu Gunsten des französischen Rechtes abgeändert worden. In diesem wichtigen Punkte von grosser finanzieller Tragweite sei das Compromiss des Berner Vertrages unbedingt zu Gunsten des verfrachtenden Publicums ausgefallen, daher auch die grosse Missliebigkeit, deren sich das Berner Transportrecht von allem Anbeginne an bei allen Eisenbahnen zu erfreuen hatte. Der Verein deutscher Eisenbahnen habe in einer grossen Denkschrift, die sämmtlichen Regierungen überreicht wurde, seine Bedenken gegen das Berner Transportrecht zum Ausdrucke gebracht, ebenso seien die Eisenbahnverwaltungen in den Directoren-Conferenzen jederzeit auf dem Standpunkte gestanden, dass sie sich die Verschärfung der Haftpflicht nur als eine ausserordentliche Beeinträchtigung ihrer Interessen und nur den Zwang gefallen lassen könnten. Auf dieser Grundlage sei das neue Betriebsreglement aufgebaut. Die Rückwirkung des Berner Transportrechtes auf das interne Betriebsreglement sei auch bereits in der Thronrede vom Jahre 1891 angekündigt.

Man könne also nicht davon sprechen, dass diese Aenderung in einer versteckten oder unauffälligen Weise geschehen sei, denn in der Thronrede vom Jahre 1891 heisst es: „Endlich wird das zu Bern unterzeichnete Uebereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Frachtenverkehr, welcher auch auf die Gestaltung des internen Betriebsreglements von weittragendem Einflusse sein wird, Ihnen zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt werden.“

Der Herr Regierungsvertreter betont, dass, obgleich die Regierungen in Bern sich die volle Freiheit für die Regelung ihres internen Verkehres vorbehalten haben, man sich doch der Ueberzeugung nicht verschliessen konnte, dass ein für den internationalen und den internen Verkehr verschiedener Rechtszustand die unangenehmsten und misslichsten Folgen für die Rechtssicherheit des Publicums nach sich ziehen müsste. Der Verkehr sei auch nicht so scharf getrennt; es könne vorkommen, dass ein bereits im Rollen befindliches Gut auf einer Zwischenstation zurückbehalten wird, und dann wäre das Rechtsverhältniss vollständig auf den Kopf gestellt, und es würde daraus eine grosse Complication, nach fachmännischem Urtheile sogar ein Chaos entstehen. Deshalb habe schon im October 1890 der Staatseisenbahnrath sich für eine entsprechende Umänderung des internen Betriebsreglements und für die Ausdehnung der verschärften Haftpflicht auf den internen Verkehr ausgesprochen.

An die Eisenbahnen seien vertrauliche Weisungen ergangen, sich mit dem Gedanken der Aenderung des Betriebsreglements auf Basis des Berner Transportrechtes vertraut zu machen und die nöthigen Vorarbeiten hiefür einzuleiten. Die Eisenbahnen hätten überhaupt in dieser Frage keinen Grund, sich über eine besonders schonende Behandlung Seitens der Regierungen zu freuen, im Gegentheile, die Eisenbahn-Interessen, namentlich die eisenbahn-financiellen Interessen, seien bei den Verhandlungen, das könne der Regierungsvertreter aus eigenster Erfahrung bestätigen, immer zurückgestellt worden hinter dem grösseren Gesichtspunkte der Rechtsgleichheit, der Billigkeit und der fortschreitenden Entwicklung der frachtrechtlichen Principien. Die Rechte des Publicums seien in entscheidenden Punkten wesentlich verbessert und die Stellung der Eisenbahnen wesentlich erschwert und verschlechtert worden.

Der Herr Regierungsvertreter wendet sich sodann gegen die Details der vom Abg. Dr. Kronawetter vorgebrachten Bemängelungen. Er bezeichnet den Vorwurf, dass die Frist der Verspätungs-Reclamationen im neuen Betriebsreglement reducirt worden sei, als irrthümlich, da dieselbe Frist auch in dem alten Betriebsreglement bestand. Auch die Klage über die Bestimmung hinsichtlich des Transportweges sei nicht zutreffend. Eine obligatorische Routenvorschreibung sei in dieser Bestimmung durchaus nicht enthalten, und die Angabe des Transportweges sei nur ein Recht der Partei, aber durchaus keine Pflicht. Die Bestimmung des neuen Betriebsreglements in diesem Punkte sei sogar für das Publicum im Vergleiche zur früheren günstiger, indem sie für grobes Verschulden den Eisenbahnen die Haftung zuschiebe. Die Annahme der allerdings noch günstigeren Bestimmung des deutschen Betriebsreglements sei jedoch durch das vom Hause beschlossene Gesetz unmöglich gewesen, wonach die Regierung nur ermächtigt war, gegen den Willen der Eisenbahnen solche Bestimmungen zu octroyiren, welche im Berner Transportrechte begründet sind.

Bezüglich der Beschwerde über die Bestimmungen der Wagenüberlastung betont der Herr Regierungsvertreter, dass hiebei nicht blos der geschäftliche Standpunkt, sondern auch das Interesse der öffentlichen Sicherheit massgebend sein müsse, und in dieser Hinsicht musste die etwas laxe Bestimmung des früheren Reglements abgeändert werden. Ein Nachtheil für die Verfrächter sei übrigens daraus nicht zu ersehen, da dieselben von den Folgen einer Wagenüberlastung durch das Verlangen der Verwiegung sich befreien können. Dieses Verlangen könne auf jeder Station der Transportroute gestellt werden, wo eine Brückenwaage bestehe; wegen Vermehrung dieser Wagen werde Seitens der Regierung sowohl bei den Privatbahnen, als auch bei den Staatsbahnen das Möglichste zur Beseitigung der Verladungsschwierigkeiten geschehen.

In Betreff der Verjährung von zu viel eingehobenen Frachten bemerkt der Herr Regierungsvertreter, dass dies eine sehr schwierige Frage sei, denn man müsse eine Norm suchen, welche beiden Parteien gleichmässig gerecht sei. Es werde nämlich beschwerlich gefunden, dass die Porto-Reclamationen innerhalb eines Jahres verjähren; diese Frist sei in der That eine verhältnissmässig kurze, weil die administrative Austragung von Reclamationen ohne bösen Willen der Eisenbahnen oft eine so lange Zeit erfordere, dass darüber die Frist für die gerichtliche Verjährung ablaufe. Andererseits sei aber diese Frist gegeben durch das internationale Uebereinkommen, und wenn sie für den internationalen Verkehr als genügend erachtet worden sei, so werde sie auch für den internen Verkehr genügen. Diese Frist gelte übrigens nicht nur für die Parteien, sondern auch für die Eisenbahnen.

Es sei weiter darüber geklagt worden, dass die 6pCt. Verzugszinsen, welche für derartige zu spät erstattete Beträge zu zahlen waren, in das neue Reglement nicht wieder aufgenommen wurden. Der Herr Regierungsvertreter verweist darauf, dass die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, welche diesen Anspruch auf die Zinsen normiren, durch das Betriebsreglement in keiner Weise alterirt werden und dass Niemand gehindert werde, diesen Anspruch auf Grund des Handelsgesetzbuches geltend zu machen. Eine weitere Beschwerde gehe gegen den § 64 über das Verfügungsrecht des Absenders, und man beklage sich darüber, dass, nachdem das Gut der Bahn übergeben sei, Dispositions-Aenderungen nicht mehr vorgenommen werden können. Der Herr Regierungsvertreter erörtert die Nothwendigkeit dieser Bestimmung aus betriebstechnischen Rücksichten und bemerkt, es sei ganz ausgeschlossen, an den Bestimmungen des internationalen Betriebsreglements jetzt zu rütteln oder diesbezüglich eine Aenderung vorzunehmen.

Wenn darüber Klage geführt wurde, dass die Nordbahnverwaltung sich nicht an die neue Manipulations-Instruction halte und ihrem Personal andere Weisungen gegeben habe, so habe sie vollständig Recht; denn die Manipulations-Instruction habe bis zur Stunde noch nicht die formelle Genehmigung des Ministeriums erhalten, und die Nordbahnverwaltung sei im Rechte, wenn sie in der interimistischen Zeit ihrem Personal Anweisungen bezüglich der Handhabung des neuen Betriebsreglements gab.

Bezüglich der Anwendung des Betriebsreglements auf die Localbahnen bemerkt der Herr Regierungsvertreter, dass den Localbahnen dieses schwere Rüstzeug nicht aufgeladen werden könne, denn es wäre das ein Widerspruch, wenn man die Localbahnen fördern will. Gerade in einer Zeit, in welcher sich eine grosse und lebhafte allgemeine Strömung dafür geltend macht, die Localbahnen zu unterstützen und zu fördern, dürfte es wohl sehr am Platze sein, von einer schablonenmässigen Anwendung der Bestimmungen des Betriebsreglements Umgang zu nehmen. Ausser den Localbahnen müssen auch noch die elektrischen Bahnen, die Zahnrad-, Drahtseilbahnen und anderen derartigen Verkehrsanlagen unter den Bahnen verstanden sein, welche eine Exemption von allen oder einzelnen Bestimmungen des Betriebsreglements nothwendig erheischen.

Der Herr Regierungsvertreter verweist auf die diesbezüglichen Beschlüsse in Steiermark und bemerkt, das Ministerium wünsche lebhaft, dass auch noch andere solche Bahnen zu Stande kommen; aus Rücksicht des Betriebsreglements werde dagegen gewiss kein Anstand erfolgen, wie überhaupt die Lage der Eisenbahnen durch diese neuesten Verschärfungen dem Publicum gegenüber eine so wesentlich eingeschränkte sei, dass man in einer weiteren Fortsetzung dieser Action in dem Sinne, dass

die Bestimmungen immer den Eisenbahnen ungünstiger und dem Publicum günstiger werden, auch schon im Vereine mit der sonst vorhandenen Strömung nach Herabsetzung der Tarife kaum werde fortschreiten können, wenn man nicht Gefahr laufen wolle, dass die Eisenbahn-Industrie, nach deren Erweiterung und Ausdehnung jetzt alle Welt verlange, in ihren wesentlichen Grundlagen empfindlich geschädigt wird. Das Handelsministerium bittet also, es vorläufig bei dem Maasse von Erschwerungen, Verschärfungen und Vergrösserungen der Haftung bewenden lassen zu dürfen, welche das neue Betriebsreglement und das Berner Transportrecht den Bahnen auferlegt oder, wie man sagt, angethan hat.

Der Herr Abg. Kaiser habe den Wunsch ausgesprochen, es mögen die Refactien aufgehoben werden. Es liege jetzt, nachdem die Refactien publicirt sind, eigentlich kein Grund vor, den Refactien gegenüber jene Haltung des Misstrauens und der Ablehnung einzunehmen, wie das vordem vollständig begründet war. Gegenüber dem Abg. Povše, welcher über einzelne Tarif-Anomalien gesprochen, bemerkt der Herr Regierungsvertreter, es müsse in dieser Richtung den Verfügungen der Bahnen von Seite der Interessenten mehr Vertrauen entgegengebracht werden und man dürfe sich an manche vorkommende kleine Anomalien nicht stossen.

Endlich bespricht der Herr Regierungsvertreter die Frage der Mühlen-Industrie. Er gibt eine actenmässige Darstellung der diesbezüglichen Verhandlungen und führt die Gründe aus, welche das Handelsministerium bewogen haben, die im vorigen Jahre bewilligte Herabsetzung der Tarife für Getreide um 17 und 15 pCt. im heurigen Jahre dahin zu ändern, dass diese Begünstigung nur 10 pCt. beträgt. Für das Handelsministerium waren hiebei nur finanzielle Gründe massgebend, politische Gründe, wie sie der Abg. Dr. Dyk dahinter gesucht habe, stehen der Sache vollständig fern.

Die Frage der Mühlen-Industrie beschäftigt das Handelsministerium unablässig. Wenn es auch bis jetzt nicht gelungen sei, eine alle Theile befriedigende Art der Lösung des Problems zu finden, so wolle dies dem Handelsministerium nicht übel genommen werden, denn die Betheiligten selbst seien auch nicht im Stande, eine solche Lösung anzugeben. Alle die verschiedenen Vorschläge, die gemacht wurden, seien immer nur Vorschläge eines Theiles und einer Gruppe, und diese Vorschläge müssen immer gegen einander abgewogen werden, wenn man zu einer endlichen Beschlussfassung kommen wolle. Es werde die Aufgabe der Enquête sein, noch einmal an die gründliche und genaue Prüfung dieser Frage heranzutreten, und zwar aus dem Kreise der Interessenten selbst. Das Handelsministerium werde den Interessenten das Feld vollständig freigeben, um das, was sie unter sich ausmachen, dann zum Vollzuge zu bringen. Zu diesem Zwecke sei es aber unbedingt notbwendig, dass die Enquête so zusammengesetzt werde, dass sie eine Vertretung der Gesammtheit der Mühlen-Industrie sei und nicht blos eine Vertretnng derjenigen Gruppen, die sich vielleicht am lautesten geltend machen. Der Regierungsvertreter würde wünschen, dass die Enquête im Laufe des Sommers endlich das Recept erfinde, welches allen Wünschen und Ansichten der Mühlen-Industrie Befriedigung gibt.

Abg. Graf Sylva-Tarouca betont, dass Oesterreich von den Amerikanern lerne müsse, durch den Bau billiger Verkehrsmittel die Production hervorzurufen. Wenn aber die Regierung daran gehe, den in dieser Richtung von allen Seiten vorgebrachten Wünschen gerecht zu werden, dann solle sie nicht planlos, sondern systematisch vorgehen. Redner erklärt sich in dieser Beziehung mit den Ausführungen des Abg. Freiherrn von Kübeck einverstanden, welcher verlangt habe, dass die Regierung ein Programm für die in Oesterreich nothwendigen Investitionen ausarbeiten möge. Er erklärt, dass seine Partei für die podolischen Eisenbahnen eintreten werde, nicht nur, weil sie dem Lande Galizien und seiner Bevölkerung eine gedeihliche Entwicklung von ganzem Herzen gönne, sondern auch aus dem principiellen Grunde, weil sie Anderen gönne, was sie für sich beanspruche. Redner schliesst sich weiter im Namen seiner Parteigenossen dem im Eisenbahn-Ausschusse entwickelten Eisenbahn-Programme für Böhmen an und erklärt, dasselbe auf das wärmste befürworten zu wollen.

Der gegenwärtige Herr Finanzminister sei vom Glücke begünstigter als alle seine Vorgänger. Dies habe der bisherige Verlauf der Valuta-Regulirung bestätigt. Es wäre eine unverantwortliche Unterlassungssünde, wenn wir die heutige günstige Lage des Geldmarktes und den billigen Staatscredit unbenützt liessen, um Oesterreich volkswirthschaftlich so auszugestalten, wie es seine wichtigsten Concurrenten schon seit Langem seien. Aus den laufenden Einnahmen und Ueberschüssen eines Jahres könne man keine Investitionen vornehmen, weil jene die Gegenwart belasten, während die Vortheile aus den investirten Capitalien erst der Zukunft zugutekommen. Es gebe auch wirthschaftlich vortheilhafte Schulden; zwischen der politischen und wirthschaftlichen Staatsschuld müsse unterschieden werden. Die letztere sei in Oesterreich bereits in den amortisirbaren Prioritäten gewisser Bahnen vorhanden.

Redner tritt für die Inangriffnahme des Donau-Oder-, vor Allem aber für jene des Donau-Moldau-Elbe-Canals ein. Unter den wohlthätigen Folgen solcher Canalbauten wäre auch die hervorzuheben, dass das übermässige Zuströmen der Landbevölkerung in die Städte dadurch eingeschränkt würde, indem die neuen Wasserstrassen auf dem flachen Lande neue grosse Industrien entstehen lassen würden. Redner empfiehlt der Regierung die von ihm gegebenen Anregungen zur Beachtung und bittet, bei Gelegenheit ihre Stellungnahme zu derselben zu präcisiren.

Abg. Vošnjak überreicht eine Resolution wegen Förderung des Baues der Eisenbahnlinien Wöllan—Unter-Drauburg und Stein—Fraslau.

Abg. Tausche überreicht eine Resolution wegen Gewährung von Tarifbegünstigungen für Dünger- und Futtermittel.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Monfalcone (Ronchi)-Cervignano. (Detailproject für die Strecke von km 0·0—6·5 und von km 10·0—14·89 und jenes der Schleppbahn Monfalcone-Porto-Rosega: Anordnung der politischen Begehung.) Das von den Ingenieuren Antonelli und Dreossi in Cervignano vorgelegte, die beiden Theilstrecken von km 0·0 bis 6·5 und von km 10·0 bis 14·89 der projectirten Localbahn Monfalcone (Ronchi)-Cervignano, sowie die projectirte Schleppbahn von Monfalcone zum Hafen Rosega umfassende Detailproject, wurde unter dem 27. Februar der Statthalterei in Triest mit dem Auftrage übermittelt, die politische Begehung nebst Enteignungsverhandlung im Sinne der Bestimmungen der §§ 3—5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, durchzuführen. [H.-M.-Z. 62.321 ex 1892.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende Jänner.) Zu der mit Ende December 1892 ausgewiesenen Zahl von 349·3 Eisenbahnbau-Kilometer sind im Jänner 1893 durch den Beginn des Baues der Localbahn Castalowitz-Reichenau a. d. Kn. - Kwasnei 15·3, dann der steiermärkischen schmalspurigen Landesbahn Kapfenberg—Seebach - Au 22·6 km zugewachsen. Da keine Betriebseröffnung stattfand, so verblieben 387·2 km im Baue, wovon 121·7 km auf die Staatsbahnen und 265·5 km auf Privatbahnen entfallen. Der Fertigstellung entgegenreifen die Zahnradbahn auf den Schafberg und die Localbahn Wels—Unter-Rohr. Die Zahl der durchschnittlich per Tag beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter hat sich in Folge der für den Eisenbahnbau ungünstigen Jahreszeit von 6238 auf 3092 vermindert (vergl. Verordgs.-Bl. Nr. 12 vom 31. Jänner). [19. Februar, Z. 9042.]

Salzkammergut-Localbahn. (Strecke Strobl-Mondsee: Objectspläne.) Die Mauerwerkspläne für 9 im Zuge der Localbahnstrecke Strobl—Mondsee auszuführende abnormale Objecte wurden genehmigt. [15. Februar, Z. 8341.]

Steyrthalbahn. (Umladeschuppen-Ueberstellung in Steyr-Garsten.) Der Umladeschuppen in der Station Steyr-Garsten erfüllt seinen Zweck nicht und soll, da er auch entbehrlich ist, nunmehr als Unterstand für die Reserve-Personenwagen Verwendung finden. Zu diesem Zwecke erfolgt seine Ueberstellung in die Nähe der Werkstätte. [17. Februar, Z. 8815.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Bauliche Veränderungen in Kladno.) In der Station Kladno wird das Baumaterial-Depot verlängert und ein neues Flugdach errichtet. [20. Februar, Z. 5412.]

Böhmische Westbahn. (Normalpläne für Weichen.) Für eiserne Weichen und Vermehrung der Extrahölzer bei den Weichen wurden neue Normalpläne genehmigt. [17. Februar, Z. 8807.]

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung der im Nachtrag I zu Theil III, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes enthaltenen besonderen Frachtsätze für Mehl und Mahlproducte.

Am 30. April 1893 treten die besonderen Frachtsätze für die Beförderung von Mehl und Mahlproducten (excl. Kleie), welche auf Seite 5 des Nachtrages I zu Theil III, Heft I, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1890 verzeichnet sind, ausser Wirksamkeit.

An deren Stelle finden vom 1. Mai 1893 ab die im Haupttarife enthaltenen höheren Frachtsätze der Abtheilung I für Getreide, Hülsenfrüchte u. s. w. Anwendung.

Wien, am 3. März 1893. [221]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Steierisch-Tiroler Güterverkehr.

Aufhebung des Specialtarifes, giltig vom 1. November 1886.

Mit 1. Mai 1893 tritt der Specialtarif für den Transport von Eil- und Frachtgütern zwischen Wien K.E.B. und S.B. einerseits und Tiroler Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits, giltig vom 1. November 1886 sammt den Nachträgen I bis III ohne Ersatz ausser Wirksamkeit.

Wien, am 4. März 1893. [222]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Stationsnamen-Aenderung.

Die Station Kreibitz-Neudörfel der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn wird ab 1. April 1893 die Bezeichnung „Kreibitz-Teichstatt" führen.

Prag, am 6. März 1893. [223]

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Einführung von Arbeiter-Rückfahrkarten.

Vom 1. April 1893 bis auf Weiteres gelangen in Prag Oe.N.W.B. und in Chwala-Počernitz besonders ermässigte Arbeiter-Rückfahrkarten für die Strecke Prag Oe.N.W.B.—Chwala—Počernitz zur Ausgabe.

Der Preis einer solchen Rückfahrkarte, welche zur Hinfahrt am Montag und zur Rückfahrt am Samstag oder umgekehrt berechtigt, beträgt incl. der ärarischen Stempelgebühren 25 kr. Die Ausgabe und Verwendung derselben ist an die für Arbeiterkarten im Allgemeinen bestehenden Tarifbestimmungen gebunden.

Wien, am 28. Februar 1893. [224]

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachträge zu den Tarifen für den Viehverkehr.

Am 1. April 1893 treten die Nachträge II zu den Ausnahmetarifen Theil IV, Heft 1 und 2, für die Beförderung von Hornvieh etc. im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande in Kraft.

Diese Nachträge enthalten: Aenderung der speciellen Tarifbestimmungen und Berichtigungen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 4. März 1893. [225]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Getreideverkehr.

Am 1. April 1893 treten im Verkehre zwischen Budapest Donau-Ufer-Frachtenbahnhof, Josefstadt, Leopoldstadt, Westbahnhof, hauptstädtische Communal-Lagerhäuser und Kelenföld und den sächsischen Stationen Gauern und Weida-Altstadt directe Frachtsätze für die Beförderung der im Tarifhefte 2 vom 1. März 1893 genannten Artikel, als: Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mahlproducte, Mais, Kleie u. s. w. in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen Auskunft.

Wien, am 6. März 1893. [226]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutsch-Französischer Gütertarif. (Tarifirung des Artikels „Leimpulver".) Mittelst Nachtrag V, giltig vom 1. März 1893, wird der Artikel „Leimpulver" in den Theil I, Abtheilung B, des Deutsch-Französischen Gütertarifes aufgenommen.

Deutsch-Russischer Güterverkehr. (Einführung neuer Tarife.) Am 26. Februar alten/10. März neuen Stils 1893 tritt für die Beförderung von Gütern zwischen den Stationen Sosnowice der Warschau-Wiener und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn einerseits und Stationen der Preussischen, Sächsischen, Bayerischen, Württembergischen, Badischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der grossherz. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der Breslau-Warschauer, Hessischen Ludwigs- und Main-Neckar Bahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Lübeck-Büchener Bahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd andererseits ein Verbands-Gütertarif, Theil II, Heft 1, nebst einem Anhang (Ausnahmetarif für Steinkohlen etc.) in Kraft, durch welchen gleichzeitig sämmtliche in dem Gütertarif für den Binnenverkehr, den Staatsbahn- und anderen deutschen Verbands-Gütertarifen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau enthaltenen Frachtsätze der Station Sosnowice W.W.E. aufgehoben werden.

Soweit durch die Aufhebung der Frachtsätze der oben bezeichnete Tarife Tariferhöhungen eintreten, bleiben die alten Frachtsätzen noch bis zum 3./15. April alten/neuen Stils 1893 in Kraft. Druckexemplare des neuen Tarifes sind bei den Verbandsstationen zum Preise von 0·90 Mk. zu haben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird. vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnnng, welche auf Grund eines der nachstehenden Zngeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- and Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zngeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke		bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
				von	nach									
471	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zweiacbeige Eisenbahngüterwagen, neue, auf eigenen Rädern laufend	Passau transit	Tzaribrod	1. Die Transporte müssen von Haine-St. Pierre (Belgien) oder von Köln-Dentz, beziehungsweise Düsseldorf proveniren, unter dem Namen der vertragschliessenden Firma aufgegeben werden und an das mit der Uebernahme der Wagen betraute Organ der bulgarischen Staatebahnen, bezw. der orientalischen Eisenbahnen adressirt sein. 2. Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 25 für den Transport von Eisenbahnfahrzeugen enthalten im Nachtrage II zu dem vom 1. Mai 1891 giltigen Tarife Heft III für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. Die Anwendnng dieses Tarifes von Linz ab muss in den Frachtbriefen vorgeschrieben werden	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Tarif vom 1. Mai 1891 für den directen Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei		Francs in Gold pro Wagenachse 128·03	Verschieden, je nach dem Gewichte der Wagen	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe für den Durchlauf bis Passau transit und der auf die schliessende Firma als Absender lautenden bahnämtlichen Aufnahmsbescheinigungen (Duplicat-Frachtbriefe) ab Passau transit, welche Documente bis längstens Ende März 1894 vorzulegen sind	
					Ristovac					130·13				
					Salonique					164·23				
472	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen der Position E, 6 und 7 der Güter-Classification	Wörgl	Ebensee	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	64 kr.	49 kr.	15 kr.	Im Kartirungswege		
473	B.E.B.	Betheiligten Verwaltungen	Kalkstein und Kalksteinschotter als Frachtgut	Der im Verordnungs-Blatte vom 13. October 1892, Nr. 117, unter Pos. 1561 unter anderem veröffentlichte Refactiefrachtsatz von 8·3 kr. ö. W. Silber per 100 kg für Kalkstein und Kalksteinschotter von Prag (Smichow) nach Kladno findet auch auf derlei Transporte von Beraun via Prag (Smichow) oder via Rakonitz, und zwar unter Hinzurechnung des bezüglichen, für die Strecke Beraun—Prag (B.W.B.) bestehenden Frachtsatzes von 8 kr. ö. W. per 100 kg und Aufrechthaltung aller übrigen an die Gewährung des erwähnten Refactiefrachtsatzes geknüpften Bedingungen, in der Zeit vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung bis 31. October 1893 sinngemässe Anwendung.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
474	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Hohenstadt loco	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 12000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. April 1893 bis 31. März 1894	Directer Tarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. April 1888	36·2 kr.	31·2 kr.	5·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Müglitz				34·2 kr.	30·2 kr.	4·0 kr.			
475	Südbahn-Gesellschaft		Zündwaaren als Zündhölzchen und Zündkerzchen	Görz	Sissek transit	Sendungen müssen nachweislich nach Serbien, Rumänien oder Bulgarien per Bahn oder per Wasser zur Weiterverfrachtung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	165·8 kr. incl. Mgb. und Steuer	130·0 kr. incl. Mgb. und Steuer	35·8 kr.	Im Kartirungswege		

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 27, 7. März 1893, sub Post 460, publicirte Frachtsatz für Getreide von Mešic nach Halle a/S. hat anstatt 117 richtig 177 Pfennige zu lauten.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	Bezeichnung der Verkehrsrelation: nach	Besondere Bemerkungen
146 vom 20. December 1892	2251	Buschtěhrader Eisenbahn, Südbahn-Gesellschaft	Kohle, mineralische	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno	Hall, Jenbach, Schwaz	Die bezüglichen Frachtsätze treten infolge Ausgabe eines neuen Localtarifes der Südbahn-Gesellschaft mit **30. April l. J.** ausser Wirksamkeit

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 29. Wien, 11. März 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 27. Februar 1893, Z. 10.033, an den Verwaltungsrath der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, als derzeit vorsitzenden Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Gewährung von Transport-Begünstigungen anlässlich der Jahres-Kunstausstellung in München 1893.

Der hiesige königl. bayerische Gesandte hat im Auftrage seiner Regierung das Ersuchen gestellt, es möge Seitens der österr. Eisenbahn-Verwaltungen für die Kunstgegenstände, welche zu der in der Zeit vom 1. Juli bis Ende October d. J. in München stattfindenden Jahres-Kunstausstellung gesendet werden und nach Schluss derselben unverkauft an den Aufgabeort zurückgehen, gleichwie in früheren Jahren die gebührenfreie Rückbeförderung zugestanden werden. Ferner wurde das Ersuchen gestellt, dass die sechswöchentliche Frist für den frachtfreien Rücktransport der Ausstellungsgegenstände, welche sich nach den bisherigen Erfahrungen als unzulänglich erwiesen habe, auf die Dauer von $2^1/_2$ Monaten nach Schluss der Ausstellung verlängert werde.

Unter Berufung auf die aus dem gleichen Anlasse Seitens der österr. Bahnverwaltungen im Gegenstande schon wiederholt gemachten Zugeständnisse, wird die geehrte Verwaltung als derzeit Vorsitzende in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz eingeladen, diese Angelegenheit auf die Tagesordnung der nächsten Directoren-Conferenz zu setzen und den gefassten Beschluss ehestens anher bekannt zu geben.

Die übrigen österr. Bahnverwaltungen werden hievon durch Veröffentlichung dieses Erlasses im h. a. Verordnungs-Blatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 27. Februar 1893.

Für den k. k. Handelsminister:

Wittek m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn von Dollein nach einem Punkte der Linie Olmütz—Sternberg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Schleppbahn von Dollein nach einem Punkte der Linie Olmütz—Sternberg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 20. Februar 1893. Z. 6118.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die den Anlehen und Rechtsurkunden der Commission für Verkehrsanlagen in Wien einzuräumenden staatlichen Begünstigungen.

(Vorgelegt in der 209. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 27. Februar.)

In Ausführung des mit dem Gesetze vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, mit dem niederösterreichischen Landesgesetze vom 18. Juli 1892, L.-G.- u. V.-Bl. Nr. 42, und mit den Beschlüssen des Wiener Gemeinderathes vom 27. Jänner und 8. Juli 1892 genehmigten Programms für die finanzielle Sicherstellung und Ausführung von Verkehrsanlagen in Wien hat die in Gemässheit dieses Programms eingesetzte Commission den Beschluss gefasst, zur Bestreitung des für das laufende Jahr präliminirten Geldbedarfes zunächst ein Anlehen im Nominalbetrage von 20,000.000 Kronen der mit dem Gesetze vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung aufzunehmen, welches in auf den Inhaber lautende Theilschuldverschreibungen zerlegt, mit vier Procent verzinst und innerhalb 85 Jahren, vom 1. Jänner 1898 angefangen, zurückgezahlt werden soll.

Anlässlich ihres Einschreitens um Bewilligung zur Ausgabe der gedachten Theilschuldverschreibungen ist die genannte Commission an die Regierung mit der Bitte herangetreten, für die von ihr in Gemässheit der früher angeführten Gesetze und Gemeinderathsbeschlüsse, und zwar nach Erforderniss serienweise aufzunehmenden Anlehen im Höchstbetrage von 146,400.000 Kronen (= 73,200.000 fl. ö. W.) jene Begünstigungen zu erwirken, welche den Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes bilden, der zugleich auch die Entbehrlichkeit einer Beglaubigung der Rechtsurkunden der Commission in Grundbuchsangelegenheiten normirt.

Zur Erläuterung der Bestimmungen dieses Gesetzentwurfes ist Folgendes zu bemerken:

Zufolge der Bestimmungen im Punkte XIII des bereits erwähnten Programms sollen für die im Punkte I, ZZ. 1 bis 4, desselben bezeichneten Anlagen die nach den bestehenden Gesetzen zulässigen oder durch besondere Gesetze einzuräumenden Steuer-, Stempel- und Gebührenbefreiungen, sowohl in Bezug auf den Bau einschliesslich der Grunderwerbung, die Ausrüstung und den Betrieb der Wiener Verkehrsanlagen, als auch in Bezug auf die Geldbeschaffung einschliesslich der Ausgabe des Anlehens gewährt werden.

Nachdem im Artikel V, lit. d, des früher bezeichneten Reichsgesetzes vom 18. Juli 1892 nur für die Verkehrsanlagen selbst die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von 30 Jahren, vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung an gerechnet, bezw. bis 1. Jänner 1928 gewährt worden ist, erübrigt zur Ausführung des Punktes XIII des Programms noch die gesetzliche Regelung der Steuer- und Gebührenbefreiung für die von der Commission zu emittirenden Anlehen.

Dieselbe wird im Artikel I des vorliegenden Gesetzentwurfes mit der durch die Natur der Sache gebotenen Modification beantragt, dass die Steuerbefreiung für die Zinsen der Anlehen und die Befreiung von der Entrichtung der Couponstempelgebühren nicht mit dem Tage der betriebsfähigen Vollendung der einzelnen Anlagen, sondern mit jenem der Ausgabe der Anlehen beginnen soll.

Die Befreiung wird bis zum 31. December 1927, das ist auf dreissig Jahre, vom 1. Jänner 1898 an in Aussicht genommen, an welch letzterem Tage nach Artikel III des Programms sämmtliche in der ersten Bauperiode auszuführende Bahnlinien dem Verkehre übergeben sein sollen.

Die im Artikel II des Gesetzentwurfes beantragte Anerkennung der Pupillarsicherheit der von der Verkehrscommission auszugebenden, im Artikel I bezeichneten Obligationen findet in dem Umstande ihre Begründung, dass die Verzinsung und planmässige Rückzahlung dieser Wertheffecten durch die vom Staate, vom Lande Niederösterreich und von der Gemeinde Wien übernommenen Beitragsleistungen vollständig gesichert erscheint.

Das fragliche Zugeständniss ist für die vortheilhafte Begebung der aufzunehmenden Anlehen von grösster Bedeutung und liegt somit im Interesse des an den Verkehrsanlagen in erster Linie betheiligten Staatsschatzes.

Die Fassung des Artikels II steht in Uebereinstimmung mit den Bestimmungen früherer Gesetze über derlei Begünstigungen, wobei jedoch in die Reihe jener Capitalien, welche in den zu emittirenden Theilschuldverschreibungen fruchtbringend angelegt werden können, dem Ansuchen der Verkehrscommission entsprechend, diesmal auch die Capitalien des Postsparcassenamtes aufgenommen erscheinen. Hiedurch würden die Bestimmungen im Artikel III des Gesetzes vom 19. November 1887, R.-G.-Bl. Nr. 56, und im § 7 des Gesetzes vom 19. November 1887, R.-G.-Bl. 133, über die fruchtbringende Anlage der bei dem genannten Amte eingehenden Gelder, eine in Folge der auszusprechenden Pupillarsicherheit der mehrgedachten Obligationen sachlich vollkommen begründete und in jeder Beziehung unbedenkliche Ergänzung erfahren.

Nach Artikel III des Gesetzentwurfes soll in Ansehung der Unterschriften, welche auf in bestimmter Form errichteten Rechtsurkunden Namens der Commission für Verkehrsanlagen beigesetzt werden, von der zur grundbücherlichen Einverleibung sonst erforderlichen Beglaubigung im Interesse der wünschenswerthen Zeit- und Kostenersparniss Umgang genommen werden.

Die Verkehrscommission wird nämlich nach dem Zwecke ihrer Bestellung und nach der Natur der ihr obliegenden Thätigkeit häufig in die Lage kommen, in Ansehung der bei Ausführung der Verkehrsanlagen in Betracht kommenden Liegenschaften Rechtsgeschäfte abzuschliessen und hierüber Urkunden auszustellen, welche die Grundlage grundbücherlicher oder eisenbahnbücherlicher Amtshandlungen zu bilden haben werden. Solche Urkunden sollten, falls von denselben zum Zwecke einer bücherlichen Einverleibung Gebrauch gemacht wird, nach den bestehenden grundbuchsrechtlichen Vorschriften mit der gerichtlichen oder notariellen Beglaubigung der Unterschriften aller betheiligten Parteien versehen sein.

Nach Ansicht der Regierung erscheint jedoch eine solche Beglaubigung in Ansehung der Unterschriften der Vertreter der Commission wegen der Organisation und des Charakters der letzteren entbehrlich, nachdem die genannte Commission aus Vertretern des Staates, des Landes Oesterreich unter der Enns und der Stadtgemeinde Wien zusammengesetzt ist und an deren Spitze der Handelsminister oder der von demselben zu bestimmende

Vertreter steht, nachdem ferner beabsichtigt wird, für die Ausfertigungen der Commission eine bestimmte, amtlich kundzumachende Form vorzuschreiben und überdies die erwähnten Urkunden nach der obwaltenden Sachlage nur bei den Gerichten in Wien, wo sich der Sitz der Commission befindet, zur bücherlichen Amtshandlung gelangen werden.

Nach Artikel IV, welcher auch die Vollzugsbestimmung enthält, soll das zu erlassende Gesetz mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit treten.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 214. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 4. März wird die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag für das Jahr 1893 fortgesetzt.

In Verhandlung steht Post XI, Handelsministerium, A., „Eigentlicher Staatsaufwand", sammt den hiezu gehörigen Resolutionen und Petitionen.

Abg. Schwarz betont, dass das Handelsamt keine befriedigenden Erfolge aufzuweisen habe, indem die in den früheren Jahren vorgebrachten Wünsche alle auch heuer wieder vorgebracht werden. Die Action der Weiterverstaatlichung der Eisenbahnen stocke, über die Tarifpolitik des Handelsministeriums höre man von allen Seiten Klagen, die Frage der Wasserstrassen gehe nicht vorwärts, und auch der Erfolg der Handelsverträge sei keineswegs ein günstiger zu nennen. Was die Mühlen-Industrie anbelangt, so nehme der Herr Handelsminister Ungarn gegenüber einen Standpunkt ein, der correct wäre, wenn der Herr ungarische Handelsminister mit ihm Eines Sinnes wäre. Auf jener Seite nehmen aber die ungarischen Interessen immer den ersten Platz ein. Freilich könne das Handelsamt für diese Misserfolge nicht allein verantwortlich gemacht werden und viele Schuld treffe die Gesammtregierung. Redner klagt über die Nichtbeachtung der nationalen Gleichberechtigung bei dem Postsparcassenamte, bei der Post und bei den Staatseisenbahnen. Desshalb könne des Redners Partei auch dort, wo es sich um die Aufnahme von Geldern zu Investitionszwecken handle, nur zurückhaltend sein, weil sie befürchten müsse, dass für Böhmen von diesen Geldern kein genügender Theil verwendet werde. Böhmen wisse wohl, dass ihm seine Kron- und Staatsgüter abgenommen worden seien, es wisse aber nichts von Investitionen. Nur die Mitwirkung der Landtage auf diesem Gebiete würde eine Gewähr für eine gerechte Vertheilung der Investitionen bieten. Zu diesen Investitionen müsste auch die Verstaatlichung der noch im Privatbesitze befindlichen Eisenbahnen herangezogen werden, insbesondere gelte dies von der Verstaatlichung der Südbahn und der Böhmischen Westbahn. Redner verweist ferner auf die Nothwendigkeit des Ausbaues der Bahnhöfe in Prag, Budweis, Eger und Pilsen und erörtert insbesondere die ausserordentliche Mangelhaftigkeit des letzteren. Auch wünscht er die Gewährung einer Staatssubvention für den Ausbau der Localbahn Častalowitz—Reichenau—Kwasney.

Abg. Dr. Exner bespricht die Stellungnahme des Abg. Dr. Gessmann in der Müllerfrage und bezeichnet seine Parteinahme für die Müller als eine arge Blossstellung. Der genannte Abgeordnete habe die Müllerfrage so dargestellt, als ob er die Schwierigkeiten derselben erst entdeckt hätte. Die Behauptung des Abg. Dr. Gessmann, dass der österreichische Müllerverband mit den Ungarn unter einer Decke stecke, sei geradezu unglaublich. Wie könne man von den österreichischen Müllern, welche zwischen den Interessen der böhmischen und der ungarischen den Stossballen bilden, welche durch die Tarifpolitik Ungarns am meisten gefährdet werden, behaupten, dass sie mit Ungarn unter einer Decke stecken? Diese Behauptung sei so widersinnig, dass er nicht verstehe, wie man sie ruhig anhören konnte.

Redner erörtert sodann die Nothwendigkeit einer Aenderung in den Centralstellen, weist auf die Fruchtbarkeit des Ackerbauministeriums in der Schaffung neuer Institutionen hin und betont die Nothwendigkeit der Schaffung eines Ministeriums für Socialpolitik. Er erinnert an die bestehende Verwicklung der Competenzen der einzelnen Ressorts in Wasser-Angelegenheiten. Es gebe einen technischen Dienst beim Ministerium des Innern und bei dem Ackerbauministerium. Die Flüsse im Ober-, Mittel- und Unterlaufe ressortiren in verschiedene Ministerien. Die Bauhygiene ressortire z. B. in das Unterrichtsministerium. Für das gesammte Bauwesen sei nur dann eine Hilfe zu erwarten, wenn ein Ministerium für öffentliche Arbeiten creirt werden würde. Dasselbe müsste folgende Agenden umfassen: Hochbau, Strassen- und Eisenbahnbau, Wasserbau, Entsumpfung und Bewässerung, Wasserleitungen, Flussregulirungen, Wildbachverbauungen, Küsten- und Hafenbau, Seeleuchten, Brückenbau, Erprobung der Festigkeit der Materialien, Trajectbau, Hydrographie und Hydrotechnik. Oesterreich sei unter den Culturstaaten der einzige Staat, wo eine rationelle Eintheilung der technischen Fächer noch nicht erfolgt sei. Eine solche Organisation sei die Vorbedingung für die Durchführung grösserer staatlicher Unternehmungen. Dem Handelsministerium bliebe bei der erwähnten Umgestaltung nur die Verkehrspolitik, der Eisenbahnbetrieb und das Communicationswesen, und als weitere Section müsste eine solche für Socialpolitik hinzukommen.

Abg. Dr. Gessmann bemerkt gegen Dr. Exner, dass er die Müllerfrage keineswegs entdecken wollte, sondern selbst auf Abg. Tausche und Andere, welche diese Verhältnisse kennen, hingewiesen habe. Den Abg. Dr. Hallwich habe er nicht angegriffen und dessen Namen gar nicht genannt. Gegen den Abg. Dr. Menger bemerkt Redner, dass er nur gesagt habe, die Linke sei niemals „mit Erfolg" für die Interessen der österreichischen Mühlen-Industrie eingetreten. Auch seien einzelne Mitglieder der Linken gegen die österreichischen Müller aufgetreten, so der Abg. Mauthner, der im October 1892, als die Tariffrage für die Mühlenproducte verhandelt wurde, den Antrag gestellt habe, dass die bisher den Mühlen-Industriellen gewährten Tarifbegünstigungen herabgesetzt werden.

Abg. Mauthner stellt unter Hinweisung auf die Protokolle des Eisenbahnrathes richtig, dass derselbe den österreichischen Müllern die bestandene Begünstigung nicht genommen habe. Der Eisenbahnrath sei vielmehr wiederholt für die österreichische Mühlen-Industrie eingetreten, und nur ihm verdankte sie die erhaltenen Begünstigungen und Erleichterungen. Was speciell seine Person anbelange, so sei er stets für die Tarifbegünstigungen der österreichischen Müller eingetreten, und was ihm als Antrag unterschoben werde, sei ein Referat über einen Antrag der Regierung gewesen. Was also von Dr. Gessmann behauptet worden sei, beruhe auf Unkenntniss der Verhältnisse und der wirklichen Sachlage. Die niederösterreichischen Müller haben sich selbst an ihn gewendet wegen Beseitigung der differentiellen Behandlung; eine irrige Behauptung sei es, zu sagen, dass die niederösterreichischen Müller mit Ungarn unter einer Decke spielen. Schliesslich erklärt Redner, er glaube nicht, dass auf dem Wege tarifarischer Massnahmen allein Abhilfe geschaffen werden könne, er meine, dass diese Industrie von der Regierung unterstützt zu werden verdiene.

Abg. Dr. Russ bringt gegenüber dem Abg. Dr. Gessmann einige Berichtigungen über die nordböhmische Mühlen-Industrie vor.

Abg. Dr. Gessmann bemerkt, er habe nicht behauptet, dass Abg. Mauthner den Antrag auf Herabsetzung der Begünstigung gestellt habe. Abg. Mauthner habe anerkannt, dass er mit dem gegenwärtigen Modus der Regulirung der Tariffrage einverstanden sei, diese Bemerkung müsse angenagelt werden.

Abg. Dr. Dyk bemerkt gegen den Abg. Mauthner, dass die Agitation der böhmischen Müller sich lediglich gegen die Zufuhr ungarischen Mehles wendete; die Interessen der Müller im niederösterreichischen Waldviertel seien mit jenen der böhmischen Müller identisch, desshalb haben sich auch die Müller aus dem niederösterreichischen Waldviertel der Action der böhmischen Müller angeschlossen.

Abg. Mauthner betont gegenüber dem Abg. Dr. Gessmann, er habe ausdrücklich erklärt, dass er die jetzigen Tarifmassnahmen nicht für ausreichend halte, sondern dass noch andere Massnahmen ergriffen werden müssen. Für die Abschaffung der Refactien sei er schon eingetreten, bevor Abg. Dr. Gessmann noch wusste, was eine Refactie sei.

Referent Abg. Dr. Hallwich kommt auf die Rede des Abg. Ritter von Stalitz zu sprechen, und erklärt, dass Triest berechtigt sei, Ersatz zu begehren für die Verluste, welche es durch die Aufhebung des Freihafens erlitten habe. Die Regierungsvorlage über den Credit zu Zwecken des Studiums der Trasse der Tauern-Bahn sei bereits ein Schritt nach vorwärts, um eine zweite Bahnverbindung Triests mit dem Innern Europa's herzustellen. Redner bespricht sodann die acht verschiedenen,

in Bezug auf die Führung der Tauern-Bahn concurrirenden Projecte, und weist darauf hin, dass die Erbauung der Bahn noch grosse und schwere Opfer kosten werde, dass aber der Reichsrath gewiss bereit sein werde, sie zu bewilligen, da Alle in dem Wunsche übereinstimmen, dass Triest blühe. Referent berührt die gegen ihn erhobenen Verdächtigungen über seine Stellungnahme in der Frage der Mühlen-Interessenten und erklärt, er halte es unter seiner Würde, darauf zu antworten. Redner erörtert die Vorgänge auf dem Müller-Tage und verwahrt sich dagegen, dass man von czechischer Seite eine Erfüllung der Hoffnungen der österreichischen Müller von der Activirung des böhmischen Staatsrechtes abhängig machen wolle.

Hierauf werden die gesammten in Berathung stehenden Positionen einschliesslich der zwei von der Regierung verlangten Nachtragscredite (8000 fl. für Handels- und Gewerbeförderung und 20.000 fl. zu Studienzwecken für die Trassenbestimmung der Tauern-Bahn) unverändert angenommen.

Der Budget-Ausschuss beantragt folgende Resolution:

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, bei der demnächstigen Ergänzung der Mitglieder des Staatseisenbahnrathes der Section I, Innsbruck, des tirolischen Landesculturrathes einen eigenen Vertreter im k. k. Staatseisenbahnrathe zuzuerkennen.“

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, ehethunlichst einen Gesetzentwurf zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen, durch welchen die periodisch wiederkehrende Einstellung einer ausreichenden Dotation in den Staatsvoranschlag behufs Ausführung von Neu- und Umbauten auf dem Gebiete des Hafen- und Seesanitätsdienstes für die Dauer des Decenniums 1893 bis 1902 im Gesetzeswege gesichert wird.“

„Die k. k. Regierung wird neuerdings und dringendst aufgefordert, behufs Erhaltung und Hebung der einheimischen Handelsmarine die geeigneten Gesetzesvorlagen mit möglichster Beschleunigung dem Reichsrathe zur verfassungsmässigen Behandlung einzubringen.“

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, das Nöthige zu veranlassen:

1. dass im Hafen von Bescanova auf der Insel Veglia:
   a) eine Riva mit vier Anbindungssäulen zwischen dem alten und neuen Molo ausgeführt und die Brustmauer des alten Molo abgetragen werde;
   b) der alte Auslademolo um etwa 50 m verlängert werde;
   c) eine trockene Ufermauer zwischen dem Ausladeplatze und dem alten Auslademolo angelegt werde;
2. dass die Verlängerung der Riva und überhaupt die Begehung des Hafens von Malinska, Insel Krk (Veglia), vorgenommen werde;
3. dass die Ausbesserung des Hafens von Vallon, Insel Kres (Cherso), durchgeführt werde;
4. dass in Draga von Moščenice an der Ostküste der Halbinsel Istrien ein Hafen mittelst zwei etwa 50 m langer Moli errichtet werde;
5. dass der bestehende Hafen von Lovrana an der genannten Küste erweitert werde;
6. dass die Meeresküste unter Bersec derart geregelt werde, dass den Leuten sammt Waaren das Ein- und Ausschiffen wenigstens mit kleinen Barken ermöglicht wäre.“

Sämmtliche Resolutionen werden ohne Debatte angenommen.

In der 215. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 6. März ergreift das Wort

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem:

In der 185. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 17. Jänner d. J. haben die Herren Abgeordneten Dr. Heinemann und Genossen unter Aufzählung mehrfacher in der Station Pürbach-Schrems der Kaiser Franz Josef-Bahn bestehender Uebelstände die Anfrage an mich gerichtet, ob mir die in dieser Station dem Waaren- und Personenverkehre entgegenstehenden und denselben hindernden Verhältnisse bekannt sind und ob ich die schleunige Abhilfe dieser höchst empfindlichen Missstände anzuordnen gedenke?

In Beantwortung dieser Interpellation beehre ich mich dem hohen Hause mitzutheilen:

Die von den Interessenten beklagten Uebelstände in der Station Pürbach-Schrems sind der Staatseisenbahn-Verwaltung bekannt und hat dieselbe die Erweiterung der genannten Station schon seit längerer Zeit in's Auge gefasst. Der Umbau dieser Station kann jedoch wegen seiner Kostspieligkeit nur successive nach Massgabe der alljährlich verfassungsmässig bewilligten Geldmittel durchgeführt werden. Zu diesem Zwecke wurde im Laufe der letzten Jahren eine Vermehrung der Geleiseanlagen und Depotplätze vorgenommen und ist bereits die Verfügung getroffen, dass nach Massgabe der budgetär verfügbaren Geldmittel noch in diesem Jahre die Magazinsanlagen erweitert und im nächsten Jahre ein neues Aufnahmsgebäude hergestellt werde.

Die erwähnten Uebelstände, betreffend die nicht immer entsprechende Lagerung der Güter und die ungünstige Situirung der Kohlenlagerplätze, werden in nächster Zeit nach Thunlichkeit behoben werden und mit der Vollendung des Stationsumbaues gänzlich entfallen.

Was die gleichfalls in Beschwerde gezogene Vernachlässigung dieser Station in Bezug auf die Fahrordnung anbelangt, so erlaube ich mir hervorzuheben, dass im Winter neun Personenzüge und der Schnellzug Nr. 2 und im Sommer gleichfalls neun Personenzüge und drei Schnellzüge (Nr. 2, 3 und 4) in Pürbach-Schrems anhalten, sohin die Zugsverbindungen dieses Ortes keineswegs unzulänglich bemessen sind.

Das Anhalten der Schnellzüge Nr. 1, 5 und 6 ist aus betriebstechnischen Gründen unthunlich, da deren sehr gespannte Lage die Einschaltung neuer Aufenthalte nicht gestattet. . . . .

Es folgt sodann der Bericht des Budgetausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen.

Abg. Dr. Freiherr von Sommaruga weist darauf hin, dass der Bericht selbst die Unproductivität theurer Waggonmiethen anerkenne, und wünscht, dass jetzt, wo man dem Fahrbetriebsmangel der Staatsbahnen systematisch abhelfen wolle, keine onerosen Miethverträge über solche Waggonmiethen schliesse.

Nach einigen Bemerkungen des Berichterstatters Dr. Ritter von Meznik wird der Gesetzentwurf in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Der Bericht des Budgetausschusses über die Baurechnung für den auf Staatskosten bewirkten Ausbau der Dalmatiner Staatsbahn von Siverić nach Knin wird ohne Debatte zur Kenntniss genommen.

Es wird hierauf die Specialdebatte über Handelsministerium: D. Staatseisenbahnbau, E. Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen, F. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen und G. Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt, fortgesetzt.

In Behandlung gelangt zunächst eine Resolution, das Localbahnwesen betreffend, welche lautet:

„Die k. k. Regierung wird dringend aufgefordert: 1. eine reichsgesetzliche Erweiterung und Vermehrung der Zugeständnisse und Erleichterungen für den Bau von Localbahnen der verfassungsmässigen Behandlung zuzuführen; 2. behufs Sicherstellung bauwürdiger Localbahnen die angemessenen Credite in Anspruch zu nehmen, weiter über andere ihr vorliegende Projecte nach dem Ergebnisse ihrer Prüfung endlich zu entscheiden, sowie Vorarbeiten für Seitens der Interessenten empfohlene Bahnverbindungen durch fachliche Mitwirkung nach allen Kräften zu fördern; 3. die systematische Vervollständigung des Localbahnnetzes überhaupt in ernste Erwägung zu ziehen und hierüber dem Abgeordnetenhause im Herbste laufenden Jahres Mittheilung zu machen.“

Ueber diese Resolutionen erstattet den Bericht Abg. Dr. Russ und bemerkt, ein grosser Theil des Hauses warte auf die Erklärungen und auf die Haltung der Regierung gegenüber diesen Wünschen des Eisenbahn-Ausschusses, um Stellung zu nehmen zu jenen Gesetzentwürfen, welche die Regierung über bestimmte Localbahnen vorgelegt hat. Die bisherige Gesetzgebung über Bau und Erweiterung von Localbahnen lasse Manches zu wünschen übrig und stehe weit hinter jener des Auslandes. Das zweite Alinea der Resolution fordere die Regierung auf, sich über die vorliegenden Localbahnprojecte zu erklären; das sollte möglichst rasch geschehen, damit die Interessenten in die Lage kommen, ihre Projecte in entsprechender Weise abzuändern. Auf das Localbahnwesen wirke auch die Stockung schädigend ein, die jetzt in der Verstaatlichung der Eisenbahnen eingetreten sei.

Durch gewisse Erscheinungen der Gegenwart werde der emsige Unternehmungsgeist Privater immer mehr zurückgedrängt, und man habe sich bereits daran gewöhnt, die Ausführung grosser Aufgaben dem Staate zu überlassen. Wenn nun auch der Staat sich zurückhalte, dann müsse das Ganze leiden. Redner plaidirt für die Aufnahme einer grossen Anleihe für Investitionen im Transportwesen und sucht das Bedenken zu entkräften, dass durch eine solche Anleihe die Valuta-Regulirung gestört werden

könnte. Die Regierung sollte auch in dieser Frage führend auftreten und durch die Beschaffung der Mittel dem Hause Gelegenheit zu der gewünschten intensiveren volkswirthschaftlichen Thätigkeit geben. Redner ersucht schliesslich um Annahme der vorgeschlagenen Resolution.

Abg. Dr. Stöhr bespricht die Nachtheile des neuen Garantiesystems und bedauert, dass der Privat-Eisenbahnbau in letzter Zeit sehr zurückgegangen sei. Während der czechische Theil Böhmens unter dem Titel von Nothstandsbauten verschiedene Eisenbahnen erhalten habe, sei dort, wo der Nothstand permanent sei, im Erzgebirge, nie eine Bahn gebaut worden. Das neue Garantiesystem sollte nur auf Vicinalbahnen angewendet werden; wenn es aber bei grösseren Bahnen zur Anwendung kommen sollte, werde es zur Ungerechtigkeit gegenüber Jenen werden, aus deren Steuergeldern bisher überall Localbahnen gebaut wurden. Redner spricht sich für die Einführung eines Localbahngesetzes nach dem Muster des ungarischen aus, in welchem namentlich festgestellt werden soll, unter welchen Bedingungen die Regierung verpflichtet sei, eine financielle Staatshilfe zu gewähren, und wie viel diese Staatshilfe betragen soll, damit auf diese Weise eine ungleiche Behandlung der Projecte ausgeschlossen werde, wie sie gegenwärtig zu constatiren sei. Er begründet schliesslich die Nothwendigkeit der Errichtung einer Bahn Marienbad—Carlsbad mit dem Ausbau nach Johann-Georgenstadt.

Abg. Freiherr von Morsey bringt einige locale Uebelstände der Ungarischen Westbahn zur Sprache. In der Grenzstation Fehring bleiben gewöhnlich die Züge mitsammt den Passagieren von Früh bis Abends liegen, und er wünscht daher eine Verbesserung des Anschlusses an die ungarische Grenze; weiter verlangt er eine rasche Beförderung zur Obstzeit und die Fortführung der Bahn bis Aspang. Die Regierung möge auf die Aspang-Bahngesellschaft den ihr zustehenden Einfluss ausüben, umsomehr, als es sich hier zumeist um belgisches Capital handelt. Redner bemängelt weiter die Bauführung auf der Strecke Fehring—Fürstenfeld, sowie die hohen Tarife auf der Bahn Hartberg—Graz, welche die Concurrenz dieses Gebietes sehr erschweren.

Abg. Kaftan betont die Nothwendigkeit einer zielbewussten Fortsetzung der Verstaatlichungs-Action der Eisenbahnen, damit durch die Einbeziehung erträgnissreicher Linien in den Staatseisenbahnbetrieb das finanzielle Erträgniss desselben gehoben werde. Auch hält er die Decentralisirung der staatlichen Eisenbahnverwaltung zur Kräftigung der einzelnen Theile im Interesse des Ganzen für geboten. Er fürchtet davon keine Störung für die strategische Leistungsfähigkeit, und verweist diesfalls auf das Beispiel Preussens, das in der Decentralisation der Eisenbahnen bis an die äusserste Grenze gegangen sei, ohne dass die Schlagfertigkeit der Armee darunter gelitten hätte. Weiter betont Redner, dass im Staatseisenbahnbetriebe die nationale Gleichberechtigung in Betreff der Sprache im Verkehre mit den Behörden nicht durchgeführt sei.

Redner bespricht ferner die Vorbildung und praktische Schulung der Staatseisenbahnbeamten und hält die Errichtung von Eisenbahnfachschulen am Sitze der Directionen sowohl für die subalternen als auch für die höheren Beamten für nothwendig. Auch wäre es angezeigt, die Beamten der Centralstellen von Zeit zu Zeit dem Executivdienste zuzutheilen. Insbesondere aber sollte bei der Anstellung der Beamten auf die Techniker eine grössere Rücksicht genommen werden.

Redner erörtert ferner die Tarifreform und betont dabei, dass es entsprechender gewesen wäre, mit der Erhöhung der Frachtentarife bis zur Vollendung der Verstaatlichungs-Action zuzuwarten. Eine gewisse Stabilität im Tarifwesen sei für den Bestand vieler Industrien geradezu eine Lebensbedingung. Er macht auch auf bessere Ausnützung der Locomotiven aufmerksam; die raschere Abnützung führe zur Ausscheidung überlebter und zur Anwendung zweckmässiger Constructionen. Er empfiehlt auch die Anwendung stärkerer Personenzugs-Locomotiven für die Eilzüge Prag—Wien, wodurch die Anhängung von Wagen dritter Classe ermöglicht und so einem lebhaften Bedürfnisse abgeholfen würde.

Redner hebt sodann die wirthschaftliche Bedeutung der Errichtung von Localbahnen hervor und betont, das Staatseisenbahnwesen sei bei richtiger Führung im Stande, die Volkswirthschaft in Oesterreich in bedeutendem Masse zu fördern und mit seinem Erträgnisse den Eckstein des Staatsbudgets zu bilden.

Schliesslich beantragt Redner in einer Resolution die Einsetzung einer parlamentarischen Enquête, welche gemeinschaftlich mit der Regierung den weiteren Fortgang der Verstaatlichung des Eisenbahnwesens, sowie die von ihm besprochenen Fragen zur Verbesserung dieses Ressorts einer Prüfung zu unterziehen und geeignete Vorschläge zu erstatten hätte.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Linie Kojetein—Bielitz: Unterfahrung des Eisenbahndammes in km 140·2/3 durch einen Betoncanal: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Teschen hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Unterfahrung des Eisenbahndammes der Linie Kojetein—Bielitz in km 140·2/3 durch einen Betoncanal für den 11. März anberaumt. [G.-I.-Z. 5234.]

Unterkrainer Bahnen. (Strecke Rudolfswerth—Straza: Projectsänderungen; politische Begehung.) Das Handelsministerium hat die politische Begehung rücksichtlich der Projecte für die Verbesserung der Abflussverhältnisse im Inundationsgebiete zwischen km 3·9 und 4·4 der Strecke Rudolfswerth—Straza der Unterkrainer Bahnen, ferner für die geänderte Situirung der Gebäude und der Endstation Straza angeordnet. Die Landesregierung in Laibach ist ermächtigt, bei anstandslosem Ergebnisse dieser Amtshandlung den Bauconsens zu ertheilen. [10. Jänner, Z. 64.864 ex 1892.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Steinrutsche nächst St. Lorenzen.) In km 24·0/3 der Linie Marburg—Franzensfeste wird nächst der Station Sanct Lorenzen für Zwecke des Bauunternehmers Johann Schärer in Marburg eine Steinrutsche auf Bahngrund errichtet. [19. Februar, Z. 3551.]

— (Verstärkung der Eisenconstruction der Greuthbachbrücke und der Radlbachbrücke.) Die Projecte für die Verstärkung der Eisenconstructionen der Greuthbachbrücke in km 18·660 und der Radlbachbrücke in km 25·284 mit Stützweiten von 50·3, bezw. 48·66 m wurden genehmigt. [13. Februar, Z. 8110.]

— (Verstärkung der Gitterbrücke über die Gurk.) Das Project für die Verstärkung der Gitterbrücke über die Gurk in km 118·226 wurde zur Ausführung genehmigt. [16. Februar, Z. 8806.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Eisenbahn - Betriebs - Reglement. (Telegraphische Anordnung nachträglicher Anweisungen des Absenders im Sinne des § 64, Abs. 3.) Aus Interessentenkreisen sind dem Handelsministerium vielseitige Ansuchen zugekommen, zu ermöglichen, dass die Bahnverwaltungen die vom Absender im Sinne des § 64 des Betriebs-Reglements mit der vorgeschriebenen schriftlichen Erklärung der Versandtstation bekanntgegebenen nachträglichen Anweisungen über Verlangen der Partei in dringenden Fällen auch im telegraphischen Wege anordnen. In den „Gemeinsamen Bestimmungen der österr.-ungar. Eisenbahnen für die Manipulation beim Gepäcks- und Gütertransport“, welche mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 3. December 1892, Z. 60.455 (Verordnungs-Blatt Nr. 141, S. 2087), gegen Vorbehalt einer späteren genauen Ueberprüfung provisorisch genehmigt worden sind, ist zwar im Art. 49, Punkt 15, die Bestimmung getroffen, dass die Verständigung der Bestimmungs-, bezw. Anhaltestation von einer nachträglichen Verfügung des Absenders mittelst eines Telegrammes der Versandtstation untersagt ist, und dass Seitens der Bestimmungs- oder einer Zwischenstation eine Verfügung auf Grund eines Telegrammes der Versandstation nicht ausgeführt werden darf. Da es jedoch in der That wünschenswerth erscheint, in dringenden Fällen eine derartige nachträgliche Disposition des Absenders über das Gut im telegraphischen Wege anzuordnen, wurde diese Angelegenheit der Eisenbahn-Directoren-Conferenz zur Berathung überwiesen. Ueber den diesfalls gefassten Beschluss wird seinerzeit Mittheilung gemacht werden. [H.-M.-Z. 10.495.]

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Herstellung von Schutzvorrichtungen gegen das Herabfallen bei den seitlichen Oeffnungen zwischen der Locomotive und dem Tenderplateau.) Die Centralverwaltung obiger Eisenbahnen hat in Betreff der Herstellung von Schutzvorrichtungen gegen das Herabfallen bei den seitlichen Oeffnungen zwischen der Locomotive und dem Tenderplateau eingehende Studien und Versuche gemacht. Um dem Personale nicht nur einen Schutz gegen das Herabfallen, sondern auch gegen Wind und Wetter zu bieten, wurde von der Absperrung der genannten Oeffnungen mittelst Ketten oder Ueberlegeeisen abgesehen und es werden als Schutzmittel eiserne Thüren verwendet, welche unten mit einem

circa 15 cm breiten Ansatz aus Leder versehen sind. Diese Schutzthüren, welche sich bestens bewähren, wurden bereits im Jahre 1892 an 22 Locomotiven angebracht. Im Jahre 1893 wird die weitere Anbringung dieser Schutzvorrichtung bei einer grösseren Anzahl von Locomotiven, und zwar in erster Linie bei jenen der schnellfahrenden Züge, stattfinden.
[G.-I.-Z. 21.158 ex 1892.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Pferdebetrieb auf der Linie Grinzingerstrasse — Heiligenstadt.) Die niederösterr. Statthalterei hat über Ermächtigung des k. k. Handelsministeriums die Einführung des Pferdebetriebes auf der Zweiglinie Grinzingerstrasse — Heiligenstadt unter der Voraussetzung, dass die bestehende Fahrordnung dadurch in keiner Weise geändert werde, genehmigt.
[28. Februar, Z. 10.625.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Eröffnung der Güterschiffahrt.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 1. März ist die Güterschiffahrt auf der eisfreien Donaustrecke Regensburg—Turn-Severin, der Save und Drau eröffnet worden; demnach wird die Güteraufnahme von allen Schiffsstationen der genannten Linien, mit Ausnahme der Stationen Tetény, Ercsi, Szalk, Apostag, Harta, Dombori und Ordas nach allen Donau-, Theiss-, Save- und Draustationen durchgeführt. Der Verkehr auf der Donaustrecke ab Turn-Severin, dann jener auf der Theiss wird sofort nach Abgang des Eises aufgenommen und dies separat verlautbart werden. Gleichzeitig gibt die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bekannt, dass für die heuer nach Auslauf aus den Winterständen zurückgelegten Strecken keine Winterfahrtsprämien berechnet werden.

— (Fahrplan der Localfahrten zwischen Stein-Grein-Linz-Aschach, giltig vom 15. März bis 5. Mai.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wird vem 15. März bis 5. Mai eine wöchentlich dreimalige Schiffahrts-Verbindung zwischen Stein und Aschach mit Berührung der Stationen: Rossatz, Weissenkirchen, Spitz, Aggsbach, Emmersdorf, Melk, Weitenegg, Pöchlarn, Marbach, Säusenstein, Ybbs, Persenbeug, Isperdorf, Sarmingstein, St. Nicola, Grein, Wallsee, Mauthausen, Linz, Wilhering, Brandstadt hergestellt. Die Abfahrt des Localschiffes erfolgt ab Aschach jeden Dienstag, Donnerstag und Sonntag um 9 U. 30 M. Vm., die Ankunft in Stein um 6 U. 45 M. Abds. — Von Stein fährt das Localschiff jeden Montag, Mittwoch und Samstag um 7 U. Früh ab und kommt in Aschach Dienstag, bezw. Donnerstag, Sonntag um 8 U. 30 M. Früh an.

Bodensee. (Publication der neuen Schiffahrtsvorschriften in Bayern und der Schweiz.) Die Publication der von der Bregenzer internationalen Bodensee-Schiffahrtsconferenz im Mai 1892 ausgearbeiteten, von den Regierungen der Bodensee-Uferstaaten genehmigten Vorschriften über die Belastung der Schiffe und die Schiffsuntersuchung, sowie zur Verhütung von Gefahren in den Häfen und auf der Fahrt erfolgte in Bayern mit Bekanntmachung des kgl. Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Aeussern, dann des Innern vom 24. December 1892, G.- u. V.-Bl.-Nr. 1 ex 1893. Die Bekanntmachung enthält ausser den vorerwähnten Vorschriften und der Bezeichnung der ausser Kraft tretenden Bestimmungen der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 noch die Anordnung, dass Uebertretungen der neuen Vorschriften nach Art. 3, Ziffer 10, lit. b, des Gesetzes vom 10. August 1879 zur Ausführung der Reichs-Strafprocessordnnng und Art. 100 des Gesetzes vom 28. Mai 1852 über die Benützung des Wassers einer Geldstrafe bis zu 180 Mark oder einer Haftstrafe bis zu einem Monate unterliegen.

In der Schweiz erfolgte, nachdem die Bundesversammluug am 20. December 1892 die Bregenzer Vorschläge ratificirt hatte, die Verlautbarung derselben durch Vollzugsvorschriften der betheiligten Cantone St. Gallen und Thurgau. Die Vollzugsverordnung des Landammannes und Regierungsrathes des Cantons St. Gallen ist vom 31. Jänner 1893, jene des Regierungsrathes des Cantons Thurgau vom 3. Februar datirt. Beide Verordnungen werden in die cantonalen Gesetzsammlungen aufgenommen, enthalten die in der Beilage des Bregenzer Protokolles vom 6. Mai 1892 unter A u. B niedergelegten Bestimmungen und ausserdem den Zusatz, dass bis zum Ersatze durch die noch zu vereinbarenden Bestimmungen des Abschnittes C dieses Protokolles „über die Beförderung von gefährlichen Stoffen", Art. 14 der internationalen Bodensee-Schiffahrts- und Hafenordnnng vom 22. September 1867, in Kraft bleibt. Die Verordnung des Cantons Thurgau beauftragt weiters mit den nöthigen speciellen Vollzugsanordnungen das Departement für die inneren und volkswirthschaftlichen Angelegenheiten.

Verschiedene Mittheilungen.

Herausgabe des officiellen Coursbuches „Der Conducteur". Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als derzeit geschäftsführende Verwaltung der österr. Eisenbahn-Directoren-Conferenz hat mit der Verlags-Buchhandlung und artistischen Anstalt R. v. Waldheim in Wien die Vereinbarung getroffen, dass das officielle Coursbuch „Der Conducteur" von dieser Firma auf weitere fünf Jahre, vom 1. März 1893 an, und wenn keine Kündigung erfolgen sollte, für je ein Jahr weiter herausgegeben werde. Der Preis ist nach wie vor auf 50 kr. für die grosse und auf 30 kr. für die kleine Ausgabe festgesetzt und beträgt das Jahresabonnement für die erstere 3 fl. und für die letztere 2 fl.
[Z. 12.045.]

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXII. Stückes.) Das am 3. März herausgegebene XXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2105: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 24. Februar 1893, Z. 3457, betreffend die Wiedergestattung der Ausfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Radautz.

— (Inhalt des XXXIII. Stückes.) Das am 4. März herausgegebene XXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2106: Kundmachung der kgl. croatisch-slavonisch-dalmatinischen Landesregierung, Abtheilung für innere Angelegenheiten, vom 20. Februar 1893, Z. 4777, betreffend die zur Ein- und Ausladung von Rindern bestimmten Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Stationen.

Nr. 2107: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 1. März 1893, Z. 1728, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Abhaltung von Rindviehmärkten im politischen Bezirke Freistadt.

Nr. 2108: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 25. Februar 1893, Z. 14.536, betreffend die Gestattung der Einfuhr von für den Handel bestimmter Pferde aus Russland auch über Uhrynów.

— (Inhalt des XXXIV. Stückes.) Das am 6. März herausgegebene XXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2109: Bekanntmachung des königl. bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 20. Februar 1893, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn nach Bayern.

— (Inhalt des XXXV. Stückes.) Das am 8. März herausgegebene XXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2110: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 28. Februar 1893, Z. 3299, betreffend die Wiedergestattung der Ausfuhr von Klauenthieren aus dem Land- und Stadtbezirke Czernowitz.

Nr. 2111: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 2. März 1893, Z. 27.461, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in dem Gerichtsbezirke Neu-Benatek.

Nr. 2098: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 28. Februar 1893, Z. 17.641, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Klauenthieren aus den Bezirken Borszczów, Czortków, Husiatyn und Zaleszczyki.

Nr. 2113: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 2. März 1893, Z. 5539, betreffend die Wiedergestattung der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Kärnten nach, bezw. durch Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2114: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. März 1893, Z. 11.689, womit die mit der Kundmachung vom 8. October 1892, Z. 63.059, angeordnete Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus Böhmen nach Niederösterreich ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Nr. 2115: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. März 1893, Z. 12.860, betreffend die Aufhebung der angeordneten Beschränkung der Einfuhr von Klauenthieren aus der Bukowina nach Niederösterreich.

Nr. 2116: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 5. März 1893, Z. 16.087, betreffend die Aufhebung der Beschränkung bezüglich der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Brixen, Bruneck, Kitzbühel, Kufstein und Schwaz in Tirol, sowie aus dem politischen Bezirke Sanct Johann im Herzogthume Salzburg nach Niederösterreich.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen die Functionen des landesfürstlichen Commissärs bei der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn an Stelle des gegenwärtig mit der Leitung der k. k. Landesregierung in Krain betrauten Hofrathes Victor Freiherrn von Hein dem der k. k. Statthalterei in Graz zur Dienstleistung zugetheilten Bezirkshauptmann Dr. Carl Russ übertragen und den k. k. Statthaltereirath Dr. Eugen Netoličzka in Graz im Sinne des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, mit den Functionen eines Regierungs-Commissärs bei den Localbahnen Cilli-Wöllan, Pöltschach-Gonobitz und Wieselsdorf-Stainz betraut.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat Februar 1893.)

Artikel	Lager am 1. Februar	Eingang	Ausgang	Lager am 28. Februar
	Metercentner			
Weizen	2233	1704	2287	1650
Roggen	712	809	601	920
Gerste	480	536	496	520
Hafer	13760	1544	4358	10946
Malz	363	975	823	515
Mais	1511	501	623	1389
Diverse	10137	2261	841	11557
Total	29196	8330	10029	27497

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz.

Monat Februar 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Febr. 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Februar 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Februar 1893	Stand am letzten Febr. 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	2140·34	2315·66	221·68	4234·32
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	644·25	1129·51	0·70	1773·06
Korn	299·25	—	—	299·25
Gerste	105·00	987·65	105·00	987·65
Hafer	696·89	—	83·22	613·67
Mehl	93·845	101·65	13·725	181·77
Reis	70·39	—	—	70·39
Zucker	6·335	—	6·335	—
Diverse	8·06	4·00	—	12·06
Zwilche	216·32	—	—	216·32
Kleesaat	—	49·75	—	49·75
Wicken	—	43·10	12·70	30·40

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Febr. 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Febr. 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Febr. 1893	Stand am letzten Febr. 1893
Lagerscheine:				
Stück	10	2	2	10
Versicherungswerth ö. W. fl.	16.390·—	5.350·—	2.650·—	19.090·—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	5	2	1	6
Versicherungswerth ö. W. fl.	12.030·—	5.350·—	1.800·—	15.580·—
Lombardbetrag „ „	6.912·—	3.225·—	1.320·—	8.817·—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Februar 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1034·30	839·78	537·91	1336·17	701·72	280·96	—	982·68
Roggen	1040·82	764·26	348·83	1456·25	1007·87	100·17	—	1108·04
Gerste	548·56	708·40	100·00	1156·96	488·08	559·21	107·07	940·22
Hafer	143·48	49·99	70·10	123·37	350·49	0·61	106·01	245·09
Erbsen	1907·17	371·48	239·81	2038·84	311·16	—	102·60	208·56
Bohnen	1049·82	240·93	120·12	1170·63	563·80	61·31	223·28	401·83
Raps	1158·87	0·28	158·13	1001·02	—	—	—	—
Wicken	132·43	197·10	8·00	321·53	334·12	266·06	356·31	243·87
Mais	117·36	—	30·00	87·36	202·69	—	—	202·69
Lupinen	194·92	49·59	116·96	127·55	—	—	—	—
Leindotter	5·51	122·46	29·27	98·70	—	—	—	—
Hirse	202·03	19·66	—	221·69	—	—	—	—
Leinsaat	38·57	69·00	100·66	6·91	—	—	—	—
Diverse	33·19	68·64	54·50	47·33	133·52	415·11	249·73	298·90
Zusammen	7607·03	3501·57	1914·29	9194·31	4093·45	1683·43	1145·00	4631·88
Versicherungswerth ö. W. fl.	60.348	26.972	16.730	70.590	33.444	21.093	15.381	39.156
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö. W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	3	—	—	3	2	—	—	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	2985	—	—	2985	2345	—	—	2345
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	900	—	—	900	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Februar 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1.705	55	605	1.155	—	—	—	—
Roggen	303	—	101	202	—	—	—	—
Gerste	1.764	201	513	1.452	—	—	—	—
Hafer	421	101	291	231	—	—	—	—
Erbsen	1.976	302	815	1.463	—	—	—	—
Bohnen	820	546	601	765	—	—	—	—
Raps	564	364	118	810	—	—	—	—
Wicken	331	119	—	450	—	—	—	—
Leindotter	298	221	197	322	—	—	—	—
Hanfsamen	332	—	133	199	—	—	—	—
Leinsamen	206	32	199	39	—	—	—	—
Diverse	535	796	764	567	74	—	74	—
Zusammen . . .	9.255	2.737	4.337	7.655	74	—	74	—
Versicherungswerth . . fl.	89.657	56.133	68.743	77.047	4.090	—	4.090	—
Spiritus	1.604	1.844	12	3.436	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	29.674	27.669	185	57.158	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf	Im Umlauf	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlauf
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	13	10	3	20	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	10.140	7.600	2.310	15.430	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	8	10	1	17	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	6.330	7.600	600	13.330	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	3.645	4.680	270	8.055	—	—	—	—
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	1	2	1	2	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	1.060	3.210	1.605	2.665	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	1	2	1	2	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	1.060	3.210	1.605	2.665	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	475	1.800	900	1.375	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer oberschlesischer Kohlenverkehr.

Cursänderung.

Die im Verordnungs-Blatte vom 14. Februar 1893, Nr. 18, auf Seite 300 wegen Cursänderung enthaltene Verlautbarung (137) hat auch für den Oberschlesisch-Mährisch-Oesterreichisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1893 Geltung.

Wien, am 9. März 1893. [227]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Flachsverkehr von Sosnowice transit nach Teschen.

Einführung eines ermässigten Frachtsatzes.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1893 tritt für die Beförderung von 1. Flachs und Hanf, sowie 2. Flachs und Hanfheede (Werg), Flachs- und Hanf-Abfall von Sosnowice transit nach Teschen (K.O.E.) via Annaberg, Oderberg der ermässigte Frachtsatz von 42 Pfennigen pro 100 kg bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens ad 1 10.000 kg, ad 2 6560 kg pro verwendeten Wagen im Kartirungswege bis zur tarifmässigen Durchführung, spätestens bis Ende 1893 in Kraft.

Budapest, am 5. März 1893. [228]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Normale über die den activen k. k., bezw. k. u. k. Staats- und Hofbediensteten zugesicherte Fahr- und Frachtbegünstigung. In der ersten Plenarconferenz des Verbandes österreichischer Transportunternehmungen, betreffend Fahrbegünstigung der Staats- und Hofbediensteten wurde in der Erwägung, dass vielfach wie beispielsweise rücksichtlich der Hofdienerschaft das dienstliche Bedürfniss vorliegen könne, auch Dienern die Fahrt in der II. Wagenclasse zu gestatten, einhellig beschlossen: „es sei den Staats- und Hofbehörden zu überlassen, in jenen Fällen, welchen die Stellung des betreffenden Staats- oder Hofdieners und die Dringlichkeit des Falles die Benützung der II. Wagenclasse durch denselben nothwendig machen, die entsprechenden Einzellegitimationen auszufertigen. Dagegen dürfen dauernde Legitimationen für Staats- und Hofdiener nur für die III. Classe ausgefertigt werden." Dieser Beschluss tritt mit 1. März in Kraft. Ferner ist mit 1. Jänner 1893 auf den Linien der k. k. priv. Böhm. Nordbahn-Gesellschaft rücksichtlich des Ausmasses der den Staats- und Hofbediensteten zukommenden Fahrpreisbegünstigung eine Aenderung insoferne eingetreten, als von diesem Zeitpunkte ab anstatt der kilometrischen Grundtaxen von 0·8, 1·0 und 2 für Personen-, und von 1·2, 1·5 und 2·5 für Schnellzüge, die Grundtaxen von 0·75, 1·00 und 1·75 für Personen-, und von 1·00, 1·50 und 2·50 für Schnellzüge bei Berechnung des Fahrpreises zur Anwendung gelangen, wozu noch die ärarische Stempelgebühr nach den für den Civilverkehr bestehenden Normen eingehoben wird.

[1. März 1893, H.-M.-Z. 413.]

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Kartirungssätze für den Getreide- und Mahlproductenverkehr von Rumänien, Bulgarien, Serbien, Ungarn und Oesterreich nach Bayern im Jahre 1893.) Mit Schiffahrtsbeginn 1893 sind für den Transport von Getreide und Mahlproducten aus rumänischen, bulgarischen, serbischen und ungarischen Donaustationen, aus Hainburg, Fischamend, Wien (Praterquai, Nordbahnlände, Donauquaibahnhof), sowie aus mehreren Franzens-Canal-, Franz Josefs-Canal-, Save- und Draustationen nach den bayerischen Donauplätzen Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg neue Kartirungssätze unter Aufhebung der bisherigen in Kraft getreten. Besagte Sätze finden Anwendung auf den Transport von Getreide, als: Weizen, Roggen (Korn), Gerste, Hafer, Halbfrucht, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Spelz (Dinkel), Hirse und Mais (Kukurutz), von Hülsenfrüchten, als Bohnen (Fisolen), Erbsen, Linsen, Lupinen und Wicken, von Oelsaaten (Oelsamen), wenn in Säcken oder Tonnen verpackt, als Baumwollsamen, Canariensamen, Dotter, Hanfsamen, Lein-, Mohn- und Rübsamen (Raps, Reps, Rübsamen), Sesamsaat (ostindischer Oelsamen), Spörgelsamen, von Kleie, Malz und Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, als Mehl (einschliesslich Spelz- und Griesmehl, Getreideschrot, gerollter Gerste, Graupen, Gries, Grütze u. dgl.

Diese Sätze können bei Aufgabe ganzer Schleppladungen alla rinfusa (geschüttet) oder sackirter Waare von mindestens 3000 q (bei Hafer solcher von 2500 q), sowie sackirter Theilsendungen in Mengen von mindestens 1000 kg per Frachtbrief oder Frachtzahlung für dieses Gewicht, nach einer Bestimmungsstation aufgegeben, in Anspruch genommen werden.

Werden Schleppe zur Verladung eines höheren Quantums als 3000 q (2500 q Hafen) bestellt, so wird die Frachtgebühr in minimo für das Bestellquantum berechnet. Falls Schleppe mit geringerem Tragvermögen als das Bestellquantum beträgt beigestellt werden, wird bei voller Ausnützung des Laderaumes des Fahrzeuges die thatsächlich verladene Menge der Frachtberechnung zu Grunde gelegt. Für Schleppladungen, bei welchen das Tragvermögen der Schleppe nicht ausgenützt erscheint, wird die Fracht mindestens für jenes Quantum berechnet, für welches der Schlepp bestellt worden ist.

Bei ohne Gewichtsgarantie expedirten Schleppladungen wird, wenn sich bei der Ausladung Minderbefunde ergeben, die Frachtgebühr nach dem Ausladebefunde, mindestens aber für das in den Frachtbriefen Seitens der Versender angegebene Quantum, gekürzt um 2 Percent, eingehoben.

Die Frachtsätze verstehen sich in Markpfennig, bezw. Centimes Gold per 100 kg einschliesslich der 5percent. Transportsteuer für die ungarische Strecke, Transportversicherung (Assecuranz) und Ausladung in Obernzell, Passau, Vilshofen, Deggendorf, Straubing und Regensburg, bezw. Umladung in Regensburg von dem Schiffe in die Eisenbahnwagen, dagegen ausschliesslich der Einladung in die Schiffe, der Ländebahngebühr in Regensburg (3 Markpfennig per 100 kg) und sonstiger Nebenspesen. In dem Frachtbriefe über jede Sendung ist der Gesammtwerth nach dem Marktpreise der Waare anzugeben.

Die Frachtsätze des Tarifes finden in nachstehender Weise Anwendung: jene unter a) dann, wenn die Sendungen ab Regensburg per Bahn nach der Schweiz, nach Lindau, Basel, Schaffhausen, Singen und Constanz weiter befördert werden; jene unter b) bei Beförderung der Sendungen ab Regensburg per Bahn nach einer anderen als der unter a) genannten, über Bayern hinaus gelegenen Bestimmung; jene unter c) wenn die Sendungen entweder ab Regensburg per Bahn nach einer bayerischen Bahnstation mit Ausschluss von Lindau reexpedirt oder in den Schiffsstationen Vilshofen, Deggendorf, Straubing, Regensburg loco abgegeben werden; jene unter d) für Sendungen nach Obernzell und Passau loco.

Bei Havariefällen von Fahrzeugen, welche nicht unter Gewichtsgarantie beladen wurden, wird die Entschädigung für das havarirte Quantum, wenn das Gesammtquantum bei der Ausladung nicht nachweisbar ist, auf Grund des von der Aufgabsstation in den Frachtbriefen vermerkten, nach Tiefgang des Schleppes constatirten Gesammtgewichtes vorgenommen.

Bei Expedition von Theilsendungen in Säcken, welche nur an gesellschaftlichen Agentien zur Beförderung angenommen werden, kommt für die Einladung (einschliesslich der Abwaage durch die Gesellschaft bei der Einladung) eine Gebühr von 5 Markpfennig, bezw. 6 Ctms. per 100 kg, abgesondert in Berechnung, wenn die Manipulation durch die Gesellschaft erfolgt.

Bei Getreidesendungen alla rinfusa, welche Verladungsweise nur bei ganzen Schleppladungen zulässig ist, werden Seitens der Umschlagsagentie Regensburg für das Füllen der Säcke, Binden und Verwiegen 5 Markpfennig, bezw. 6 Ctms. per 100 kg besonders berechnet.

Die Agentie Regensburg rechnet für ihre Intervention bei Weitersendung von Getreide an Expeditionsgebühren:

bei geschütteter Frucht 2 Markpfennig, bezw. 2·5 Ctms. } per
„ sackirter „ 1 „ „ 1·25 „ } 100 kg

Für die Berechnung der Fracht ist ausschliesslich der Tag der Aufgabe, bezw. der Uebergabe des Frachtbriefes nach vollendeter Einladung bei der betreffenden Agentie massgebend.

Die Kosten für Schifftungen geschütteter Schleppladungen speciell auf dem Hauptstrome der Donau werden von der Gesellschaft aus Eigenem bestritten. Hieraus kann aber kein Anspruch auf unbedingte Expedition oder Schifftung der beladenen Schleppe abgeleitet werden, namentlich nicht für Schleppe aus der unteren Donau, weil die Passage auch geschiffteter Getreideschleppe über die Katarakten stets vom jeweiligen Wasserstande abhängig ist. Eventuelle Schifftungen von geschütteten Schleppladungen auf den Nebenflüssen und Seitenarmen der Donau, sowie auf den Canälen werden durch die Gesellschaft auf Kosten der Partei vorgenommen. Für Schifftungen sackirter Waare werden den Parteien keine Schifftungsspesen in Anrechnung gebracht. Für die bei der Schifftung geschütteter oder sackirter Waare erwachsenden Zollspesen hat stets die Partei aufzukommen.

Die tarifmässigen Fracht- und sonstigen Gebühren sind stets vor Beginn der Ausladung zu entrichten. Eventuelle Frachtrichtigstellungen erfolgen auf Basis des Gewichtsbefundes nach der Ausladung gegen Vorlage der Original-Schiffsfrachtbriefe.

Die Parteien haben die Einladung der Fahrzeuge in folgenden Fristen zu bewerkstelligen, und zwar:

Schleppladungen	von	8000 q	und darüber	binnen	12	Tagen
„	„	7000 q	„ „	„	11	„
„	„	6000 q	„ „	„	10	„
„	„	5000 q	„ „	„	9	„
„	„	4000 q	„ „	„	8	„
„	„	3500 q	„ „	„	7	„
„	„	3000 q	„ „	„	6	„
„	„	2500 q	„ „	„	6	„
„	„	2000 q	„ „	„	5	„
„	„	1500 q	„ „	„	4	„ und
„	unter	1500 q	„ „	„	3	„

Bei Schleppladungen, welche in Regensburg durch die Gesellschaft auf die Bahn umgeschlagen werden, hat die Partei prompte Verfügung zu ertheilen. Aufträge zur successiven Verladung können nicht berücksichtigt werden. Wenn überhaupt eine Schleppladung durch Verschulden der Partei auf die Ausladung warten muss, so wird für jeden Tag der Verzögerung das normirte Wartegeld berechnet. Jede Ladung bildet für sich ein geschlossenes Ganzes und ist die Uebertragung etwa ersparter Ladetage auf eine frühere oder spätere Ladung unter gar keinen Umständen gestattet.

Die in die Ladefristen fallenden Regentage, Sonntage und Festtage werden der Partei nicht als Ladetage gerechnet. Als Festtage werden die bei der Gesellschaft üblichen berücksichtigt. Die Ladezeit beginnt mit dem auf die Beistellung des Schleppes folgenden Tage.

Für jeden Tag, um welchen die zugestandenen Einladefristen überschritten werden, bezw. um welchen die Ausladung durch Verschulden der Partei verzögert wird, also auch für die in die Ueberschreitung fallenden Regen-, Sonn- und Festtage, wird bei einer Ladung von 4000 q aufwärts ein Wartegeld von 40 fl., bei einer Ladung von 2500 q aufwärts ein solches von 30 fl. und bei einer Ladung unter 2500 q ein Wartegeld von 20 fl. ö. W. per Tag berechnet und unnachsichtlich eingehoben. Bei Begleichung der in österr. Währung berechneten Wartegelder in einer anderen Währung erfolgt die Umrechnung zum jeweiligen Tagescurse. Die Gesellschaft behält sich vor, die Wartegelder zu erhöhen oder die Ladefristen zu kürzen, oder auch beide Massnahmen gleichzeitig vorzunehmen, welche Verfügungen vom Tage des Inslebentretens auch für bereits schwimmende Sendungen angewendet werden.

Umkartirungen können nur in Passau stattfinden und müssen spätestens innerhalb 24 Stunden nach erfolgter Avisirung rechtzeitig bei der dortigen Agentie angemeldet werden, widrigenfalls für die Ueberschreitung dieser Dispositionsfrist das tarifmässige Wartegeld berechnet wird.

Falls aus einer nach Vilshofen, Deggendorf, Straubing oder Regensburg adressirten ganzen Schiffsladung nicht mehr als der dritte und nicht weniger als der vierte Theil des Gesammtquantums in Passau zur Ausladung gelangt und das Fahrzeug mit der Restladung, also mit mindestens zwei Drittheilen der Ladung, nach seiner ursprünglichen Bestimmungsstation weiterbefördert wird, finden die Sätze dieses Tarifes unverändert Anwendung. Falls jedoch das in Passau ausgeladene Quantum grösser ist als der dritte Theil der ganzen Ladung, der Schlepp also mit weniger als zwei Drittheilen seiner Gesammtladung nach der ursprünglichen Bestimmungsstation weiterschwimmen soll, wird, wenn die Gesellschaft auf diese Art der Weiterexpedition eingeht, für die Restladung der für Sendungen nach Passau bestehende Satz mit einem Frachtzuschlage von 40 Markpfennig per 100 kg bei Weiterbeförderung nach Vilshofen und Deggendorf, von 45 Markpfennig per 100 kg bei Weiterbeförderung nach Straubing und Regensburg, berechnet.

Hinsichtlich der Anwendung der Gewichtsgarantie bei completen Getreideladungen gelten die einschlägigen Bestimmungen.

Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Betriebs-Reglements vom Jahre 1876, bezw. des Nachtrages I zu demselben vom Jahre 1883, sowie die Bestimmungen des allgemeinen Frachtentarifes vom Jahre 1891 sammt Nachträgen.

Kgl. Preussische Staatseisenbahnen. (Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung.) Am 10. April 1893 treten auf den Preussischen Staatseisenbahnen zu den nachgenannten Paragraphen der Verkehrsordnung, Theil I, des Staatsbahn-Personentarifes vom 1. Jänner 1893 folgende Zusatzbestimmungen in Kraft:

Zu § 17.

Bei denjenigen in den Fahrplänen mit dem Buchstaben D (Durchgangszug) besonders bezeichneten Zügen, deren Wagen durch Uebergangsbrücken und Lederbalgen mit einander verbunden und mit numerirten Plätzen versehen sind, ist für die Benützung eines solchen Platzes ausser dem Fahrpreise ein Zuschlag von 1 Mk. für die III. Classe und 2 Mk. für die II. und I. Classe gegen Aushändigung einer Platzkarte zu zahlen.

Durch Belegen eines numerirten Platzes wird ein Anspruch auf denselben nicht erworben.

Für Kinder wird, wenn für sie ein besonderer Platz beansprucht wird, die volle Platzgebühr erhoben.

Das Nähere über den Verkauf der Platzkarten wird durch Aushang auf den Stationen bekannt gemacht.

Zu § 21.

Die Zusatzbestimmung 1 erhält folgende Fassung:

„1 Der Reisende ist verpflichtet, die Fahrkarte und die etwaige Platzkarte — vergl. Zusatzbestimmung zu § 17 — während der Fahrt aufzuwahren und auf Verlangen jedem im Bahnzuge dienstthuenden Eisenbahnbeamten, der als solcher durch Dienstabzeichen kenntlich ist oder sich sonst ausweist, vorzuzeigen. Ob eine beschädigte Fahrkarte noch als giltig anzusehen ist, darüber entscheidet im Zuge der Zugführer, auf der Station der Stationsvorsteher."

Als neue Zusatzbestimmung wird aufgenommen:

„3. Bei den Zügen, deren Wagen durch Uebergangsbrücken und Lederbalgen mit einander verbunden und mit numerirten Plätzen versehen sind, ist ausser dem Betrage für eine Platzkarte noch ein Zuschlag von 1 Mk. von demjenigen Reisenden zu zahlen, welcher einen numerirten Platz einnimmt, ohne im Besitz einer Platzkarte zu sein und dies nicht beim nächsten Erscheinen des Schaffners oder Zugführers meldet."

Zu § 25.

Als neue Zusatzbestimmung wird aufgenommen:

„d) Bei freiwilliger Unterbrechung der Fahrt verliert die Platzkarte — vergl. Zusatzbestimmung zu § 17 — ihre Giltigkeit."

Ferner wird die Zusatzbestimmung zu § 39 (Begriff des Expressgutes) in der Weise ergänzt, dass in der 5. Zeile hinter dem Worte „Schnellzügen" eingeschaltet wird: „soweit bei einzelnen Zügen eine derartige Beförderung nicht ausgeschlossen wird."

Deutsch-Französischer Verband. (Einführung des Nachtrages V zu Theil II a, Heft 14.) Am 1. März 1893 kommt der Nachtrag V zu Heft 14 des Theiles II a des Deutsch-Französischen Gütertarifes zur Einführung. Der Nachtrag kann von der Drucksachen-Controle der kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg unentgeltlich bezogen werden.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, gemeinschaftliches Heft. (Aufhebung der Frachtsätze und Bestimmungen für die Station Essen K. M.) Am 1. April wird die Station Essen K. M. des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Köln rechtsrh. geschlossen. Auf Seite 22 des vorbezeichneten Tarifheftes ist daher die genannte Station seinerzeit zu streichen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
476	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine, welche nach den gemeinsamen Bestimmungen im Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893 nach Classe B und C rangiren	Nachod	Halbstadt loco und transit	Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe B und C bestehenden sonstigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Juni 1888 sammt Nachträgen	Kreuzer Classe B: 15·9	13·9	2	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1894 vorzulegen sind	
									Classe C: 11·6	9·6	2			
477	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz der Classe „C" und des Specialtarifes 2	Vrbanje	Budapest dunap. t. p. u.	Bei Ablieferung von mindestens 18000 Tonnen, woron mindestens 9000 Tonnen in der Station Vrbanje zur Aufgabe zu gelangen haben. Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis Ende December 1893	Localtarife, bezw. Ungar. Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Westungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Ungar.-Adriatischer Eisenbahn-Verbandetarif		kr. 44		Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf den Namen der reclamirenden Partei als Versender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	
					Budapest Józsefváros					44				
					Budapest nyug. pályaud.					46				
					Budapest Lipótváros					46				
					Fiume					65				
					Wien Staats- und Nordbahnhof, ferner Matzleinsdorf					74				
				Spačva	Budapest dunap. t. p. n.					42				
					Budapest Józsefváros					42				
					Budapest nyug. pályand.					44				
					Budapest Lipótváros					44				
					Fiume					63				
					Wien Staats- und Nordbahnhof, ferner Matzleinsdorf					72				
				Oltok	Budapest dunap. t. p. u.					40				
					Budapest Józsefváros					40				
					Budapest nyug. pályand.					41				
					Budapest Lipótváros					41				
					Fiume					61				
					Wien Staats- und Nordbahnhof, ferner Matzleiusdorf					70				
478	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Olmütz St.E.G.	Schwarzbach	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	9 kr.	7 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
479	Oesterreichischen Nordwestbahn		Kalk	Všetat-Přivor transit	Libitz	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für die betreffenden Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	17·0 kr.	10·4 kr.	6·6 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für den Bau der evangelischen Kirche in Oppolau bestimmt sein. In den Frachtbriefen muss das Presbyterium der evangelischen Gemeinde in Oppolau als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
			Dachschiefer	Prag Oe.N.W.B.	Libitz				16·9 kr.	12·6 kr.	4·3 kr.			
			Ziegel	Sedletz-Kuttenberg	Libnowes				8·9 kr.	5·4 kr.	3·5 kr.			
480	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Prag B.W.B. transit	Neubidschow	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe A giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1	53·8 kr.	47·2 kr.	6·6 kr.	Im Kartirungswege		
					Wostroměř				57·9	50·6	7·3			
481	Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Freudenthal	Reichenberg trs.*)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Arbeiter und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Bestehen keine directen Tarife		kr. 77		Im Kartirungswege		*) Blos für Transporte, welche mit directen Frachtbriefen nach Stationen der Localbahn Reichenberg-Gablonz aufgegeben werden
				Karlsthal	Reichenberg trs.*)					87·5				
				Freudenthal	Friedland					83				
					Raspenau-Liebwerda					83				
					Trautenau					67				
					Altpaka					73				
					Josefstadt					64				
482	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisen- und Stahlmaterial zu Schiffsbauzwecken der k. und k. Kriegsmarine	Schönbrunn	Triest-St. Andrea	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verkehr, giltig vom 1. Jänner 1892, bezw. des Nachtrages I hiezu, giltig vom 15. Jänner 1893	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Verkehr, giltig ab 1. Jänner 1892	Kreuzer ö. W. 134	103	31	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen an die k. und k. Kriegsmarine adressirt sein
					Pola				190	112	78			
				Altkladno	Triest-St. Andrea				141	118	23			
					Pola				169·6	127	42·6			
				Teplitz-Waldthor	Triest-St. Andrea				144	123	21			
					Pola				170	132	38			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
483	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Ausstellungs-Gegenstände für die Weltausstellung in Chicago 1893	den österreichischen und ungarischen Verbandsstationen im Belgisch-Oestorreichisch-Ungarischen Verbandstarif	den belgischen Hafenstationen dieses Verbandstarifs	1. Die Ausstellungsgüter müssen als solche von der k. k., bezw. k. Central-Commission für die Weltausstellung in Chicago beglaubigt sein. 2. Alle Ausstellungsgüter sind mit Bezettelungen zu versehen, aus denen ersichtlich ist, dass die betreffenden Gegenstände für die Ausstellung in Chicago bestimmt sind. 3. Die Frachtermässigung erstreckt sich nicht nur auf die zu den Frachtsätzen der allgemeinen Classen-Tarifs zu befördernden Sendungen, sondern auch auf diejenigen Güter, welche zu Ausnahme-Tarifsätzen befördert werden. Selbstverständlich sind bei solchen Gütern auch die für die Anwendung der Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen. 4. Bei der Vereinigung von Ausstellungsgut mit Nichtausstellungsgut zu einer Frachtbriefsendung ist jegliche Frachtermässigung ausgeschlossen. 5. Etwaige Begleiter geniessen keine Vergünstigung. 6. Für alle besonderen Leistungen (Verwiegen, Verladen, Versicherung, n. e. w.) werden, soweit hiefür tarifmässige Gebühren zu entrichten sind, die in den Tarifen vorgesehenen oder durch besondere Bestimmungen festgesetzten Nebengebühren berechnet	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Belgisch-Oesterr.-Ungar. Verbandstarif, Theil II, Heft I vom 1. Juni 1887, Theil II, Heft II vom 1. Juli 1887 und Theil II, Heft III und IV vom 1. Juli 1892	Verschieden	50 pCt. Nachlass von den tarifmässigen Frachtsätzen	Verschieden	Im Kartirungswege		
484	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		I. des Ausnahmetarifes 5a, (Getreide etc.), 5b (Kleie) des Sächsisch-Oesterr. Verbandtarifes	zwischen Wien K. F. J. B., Wien Lagerhaus, Nussdorf	und Weida, Altstadt	Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Wagen; Leitung über Eger	Vom 15. März bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Bestehen keine directen Tarife	Markpfennige: I. 5a: 217, 5b: 205; II.: 222		Im Kartirungswege		
				Wien K.E.B.						I. 5a: 231, 5b: 219; II.: 236				
			II. Leere Säcke	Wien Donauquaibahnhof	Schleiz	Leitung über Eger				I. 5a: 218, 5b: 206; II.: 223				
				Klosterneuburg-Weidling						I. 5a: 214, 5b: 202; II.: 219				
485	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kartoffel, Heu und Stroh	zwischen Mies-Kladrau	und Klingenthal B.E.B. und S.St.B.	Sendungen von mindest. 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen von Heu und Stroh ist durch den Aufgeber zu veranlassen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif		47 Markpfennige		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
486	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Cement und hydraulischen Kalk	Wien (Nordbahnhof)	Standing transito (für Freiberg)	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Die Sendungen müssen zur Verwendung bei Erweiterungsbauten in industriellen Etablissements in Freiberg bestimmt sein	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	41·0 kr.	33·0 kr.	8·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf das hauführende industrielle Etablissement als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
487	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schiefer Kohlen, mineralische, dann Kalk	Eckersdorf Troppan	Troppan Eckersdorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 11·9 11·9	kr. 10·0 10·0	kr. 1·9 1·9	Im Kartirungswege		
488	Stauding-Stramberger Localbahn		Chamotteziegel und Chamottemehl	Stauding	Stramberg	Nachweisliche Verwendung zur Neuanlage von Industrie-Etablissements und Verfrachtung in ganzen Wagenladungen	Bis Ende December 1893	Stationstarif	12 kr.	9 kr.	3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1894	
489	Böhm. Westbahn		Mauerziegel	Beraun	Prag B.W.B.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagon	Bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1893	Localgütertarif	13·6 kr. ö. W.	10·0 kr. ö. W.	3·6 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
490	Böhmischen Westbahn		Kalk a) aller Art b) mit Ausnahme der in Specialtarif 3 eingereihten Kalksorten	Radotin	Zditz tr. *) Tans Pilsen Radnitz Nürschan Staab Stankau Blisowa Furth i/W.	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarif	kr. 13·6 44·8 29·5 29·2 33·1 36·3 39·9 42·0 50·8	kr. a) / b) 12·5 / . 30·0 / . . / 25·0 . / 25·0 . / 29·2 . / 30·0 . / 30·0 . / 30·0 . / 38·0	kr. 1·1 14·8 4·5 4·2 3·9 6·3 9·9 12·0 12·8	Im Kartirungswege		*) Bestimmung für Locbowitz und darüber

Druckfehler-Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 26 ex 1893, sub Post 457/3, muss es in der Rubrik „Zugestandener Frachtsatz per 100 kg" anstatt 11·9 kr., richtig **11·0** kr. heissen.

C. Stölzle's Söhne

Glasfabriken

Haupt-Niederlage **WIEN** Wieden, Freihaus.

FILIALEN:

Wien, Rudolfsheim, Schönbrunnerstrasse 74.

PRAG, Wenzelsplatz 47. BUDAPEST, Königsgasse Nr. 50.

Aelteste Lieferanten für

Eisenbahn-Bedarfs-Artikel

wie: ordinäre und belgische Tafeln, **Farbentafeln für Signalscheiben, Lampen-Cylinder** und **Waggon-Schalen** etc. — Alle Arten **Batteriegläser** etc. etc.

Alle Gattungen (345)

Glaswaaren für Eisenbahn-Restaurationen.

Grosse Auswahl in eleganten completen Tafel-Servicen von fl. 8.— aufwärts. Bier-, Wein- und Liqueur-Garnituren, Punsch-Servicen etc. etc.

Preis-Courante gratis. — Billigste Fabrikspreise.

Christoph Schramm

Lack- und Firniss-Fabriken

WIEN und **OFFENBACH** a/M.

Simmering. Rohrmühle.

Errichtet 1837.

Filiale in BERLIN S.W., Oranienstrasse 81/82.

Prämiirt London 1862.

SPECIALITAT:

Eisenbahnwagen-Lacke

Kutschenlacke, Präparationslacke

Terebine, Filling up.-Spachtelkitt

Locomotivlacke (331)

in anerkannt vorzüglichen Qualitäten.

Preis-Courants nebst Zahlungsbedingnissen für **Bahnbeamte** über

Uniformkleider und Uniformsorten

versendet auf Wunsch gratis und franco die

Uniformirungs-Anstalt „zur Kriegsmedaille"

Moritz Tiller & Co., k. k. Hoflieferanten

WIEN, VII., Mariahilferstrasse 22. (322)

Für Eisenbahn-Böschungen und Dämme

besondere (346)

Grassamen-Mischung

(stark und langbewurzelt)

per 100 Kilo je nach Abnahme **fl. 15—17** offeriren

WIESCHNITZKY & CLAUSER'S NACHF.

WIEN

I., Wallfischgasse Nr. 8.

F. G. NEPTUN

DRAHT, DRAHTSEILE, KABEL

Carlswerk

Felten & Guilleaume

Mülheim am Rhein

fabriciren:

Eisen- u. Stahldraht u. Litzen, Kupfer- u. Bronzedraht

für elektrische und Signal-Leitungen, Einfriedigungen, Zugbarrièren etc.

Drahtseile

für Aufzüge, schiefe Ebenen, Seilbahnen, Trajecte, Tauerei, Schiffstauwerk, Schlepptrossen, Ankertaue, Verholtrossen.

Isolirte Drähte und Kabel

für Telegraphie, Telephonie, elektr. Licht.

General-Vertr. f. Oesterreich-Ungarn:

Gebr. Bergmann,

Wien, Akademiestr. 3.

Stacheldraht Draht-Geflechte

Stahldraht-Fussmatten

(329)

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 30. Wien, 14. März 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Kaaden-Brunnersdorf der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn nach Kaaden.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Carl Reif, Bürgermeister der Stadt Kaaden, im Vereine mit den Mitgliedern des dortigen Stadtrathes, Florian Panhans, Franz Rippaus, Vincenz Uhl, Anton Schubert, Ludwig Fochtmann und Franz Drexler, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Kaaden-Brunnersdorf der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn nach Kaaden im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 20. Februar 1893. Z. 8704.

Hilfslohn für zwei Schiffe derselben Rhederei.

Die „Hansa" berichtet über einen diesbezüglichen See-Rechtsfall, der das lebhafteste Interesse eines jeden Seemannes erregen dürfte.

Im October 1889 kam der der Hamburg-Amerikanischen Packet-Actiengesellschaft gehörige Dampfer „Italia" auf der Reise von Hamburg nach New-York durch Bruch der Schraubenwelle in Seenoth, aus welcher ihn der Dampfer „Gellert" von derselben Rhederei errettete, indem er ihn in vier Tagen nach New-York brachte. Der New-Yorker Dispacheur sprach dem „Gellert" einen Hilfslohn von 25.000 Dollars zu, von welchem bei der vorliegenden Havarie-Grosse die „Italia" 11.000 Mark zu zahlen hatte, dafür aber ihre Assecurateure in Anspruch nahm. Diese wollten sich nur zur Deckung des Bergelohnes verstehen, d. h. zu den thatsächlichen Unkosten, welche dem „Gellert" durch die Bergung erwachsen sind und dem der Mannschaft dieses Schiffes zukommenden Antheile am Hilfslohn; alles darüber Hinausgehende erklärten sie für Hilfslohn, auf welchen der „Gellert", weil ein Schiff derselben Rhederei, keinen Anspruch habe.

In dem dieserhalb angestrengten Rechtsstreite führten die Versicherer an, dass sie nach den Allgemeinen See-versicherungs-Bedingungen nur dann zur bedingungslosen Zahlung der vom Dispacheur des Bestimmungsortes festgesetzten Beiträge zur Havarie-Grosse verpflichtet seien, wenn der Versicherte in Allem pflichtgemäss so gehandelt habe, dass die Dispache nach den Gesetzen des Bestimmungsortes aufgemacht werden konnte. Dies sei aber nicht geschehen, da man dem Richter die Zugehörigkeit beider Schiffe zu einer und derselben Rhederei verschwiegen habe, in welchem Falle er nach amerikanischem Rechte überhaupt keinen Hilfslohn hätte aussetzen können. Ausserdem aber bestritten auch die Assecurateure das Recht eines Rheders, welcher zur Rettung seines eigenen versicherten Schiffes verpflichtet sei, für diese Rettung eine Belohnung zu fordern, als wenn er Eigner eines fremden, ganz unbetheiligten Schiffes wäre. Hierin gaben sowohl das Hanseatische Landgericht als auch das Oberlandesgericht der Versicherungs-Gesellschaft Recht und betonten besonders, dass Niemand sich selber auf eine Forderung verklagen könne, für die dann die Assecuranz einzustehen haben müsste. Einen directen Anspruch an die Versicherer des geborgenen Schiffes habe das rettende Schiff so wie so nicht; der Versicherer habe dem ersteren nur zu ersetzen, was dies dem letzteren thatsächlich schuldig sei. Da aber beide Schiffe derselben Rhederei gehörten, so könne von einer Schuld überhaupt nicht mehr die Rede sein. Wenn dem „Gellert" der volle Hilfslohn ausbezahlt werde, so mache die Rhederei dabei

ein gutes Geschäft, während der Zweck der Versicherung doch lediglich der sei, vor einem Vermögensverluste zu bewahren. Uebrigens habe der Assecurateur nach dem Gesetze doch auch nur das zu zahlen, wozu das von ihm versicherte Schiff gezwungen werde. Die Packetfahrt sei aber nicht gezwungen, etwas zu bezahlen; wenn die Packetfahrt in ihren Büchern eine Abschreibung von dem Conto der „Italia“ auf dasjenige des „Gellert“ bewirke, so sei dies keine mit Vermögensverlust für sie verbundene Handlung, zu der sie gesetzlich gezwungen werden könne.

Gegen dieses Erkenntniss legte die Packetfahrt-Gesellschaft beim Deutschen Reichsgerichte Berufung ein, welches in seiner Entscheidung vom 6. Juli 1892 (publicirt am 1. December 1892) das Urtheil des Oberlandesgerichtes aufhob und die Sache zur nochmaligen Verhandlung an dasselbe zurückwies.

Interessant sind die Motive, unter welchen das Reichsgericht die sämmtlichen Ausführungen der vorinstanzlichen Gerichte als unzutreffend verwirft. Ohne auf den im Handelsgesetzbuche angewendeten Hinweis auf einen Zwang besonderen Werth zu legen, leitet es die Berechtigung der Rhederei direct aus der Dispache ab. Inwieweit die Packetfahrt sich hier durch Verheimlichung ihrer Eigenschaft als Gesammteigenthümerin beider Schiffe der Herbeiführung einer nach den Landesgesetzen nicht ordnungsmässigen Aufmachung der Dispache schuldig gemacht habe, sei bislang noch nicht aufgeklärt und in wieder aufzunehmender Verhandlung klar zu stellen.

Eingehend verbreitet sich das Erkenntniss des Reichsgerichtes über die Berechtigung der Rhederei, für die Rettung ihres eigenen Schiffes einen Hilfslohn zu verlangen, welche keineswegs mit dem Wortlaute des Handelsgesetzbuches unvereinbar sei. Wenn nach diesem nur dritte Personen Anspruch auf Hilfslohn haben, so sei damit gemeint, dass die eigene Mannschaft des nothleidenden Schiffes von der Gewährung eines solchen zwar ausgeschlossen sei, weil sie Heuer und Kost von ihrem Schiffe erhalte, und dieses zu retten verpflichtet wären, nicht aber der Rheder, welcher in dieser Hinsicht recht wohl den dritten Personen zugerechnet werden könne. Freilich habe der Versicherte die Verpflichtung, thunlichst für die Rettung des versicherten Gegenstandes und für die Abwendung grösserer Nachtheile zu sorgen, wie er ja auch die dafür aufgewendeten Kosten, auch wenn sie vergeblich aufgewendet worden seien, vom Versicherer zurückerstattet verlangen könne; aber diese Bestimmung der Seeversicherungs-Bedingungen wäre bei einer Hilfeleistung in Seenoth gar nicht anwendbar, bezögen sich vielmehr auf den Fall einer Bergung nach der Strandung. Keineswegs sei daher der Rheder verpflichtet, eine Hilfe in Seenoth zu leisten, für welche im Falle eines Misslingens überhaupt keine Vergütung, nicht einmal die Erstattung der thatsächlich aufgewendeten Kosten verlangt werden könne, denn es sei ihm doch nicht als eine Pflicht zuzumuthen, sich in das gewagte Geschäft einer Hilfe in Seenoth einzulassen, bei welchem er sein übriges Vermögen auf's Spiel setze.

Dem Einwande, dass der Rheder gegen sich selber keine Forderung aufstellen könne, hält das Reichsgericht die rechtliche Sonderexistenz des Schiffsvermögens entgegen. Auch werde durch Bergung und Hilfeleistung keine persönliche Haftung des Rheders für Berge- und Hilfslohn begründet, und der Beistandleistende habe nur die Rechte eines Schiffsgläubigers, der nur auf Schiff und Ladung ein Recht auf vorzugsweise Befriedigung habe. Als ein solcher Schiffsgläubiger könne auch der Rheder selber auftreten, wenn z. B. sein Schiff zum vollen Werthe anderen Schiffsgläubigern verhaftet sei. Träfe er nun dieses total verschuldete und verhaftete Schiff auf See in Noth und leiste ihm seinen erfolgreichen Beistand, so erwerbe er als bevorzugter Gläubiger Ansprüche an dieses Schiff, an dessen Erhaltung er seinerseits ja gar kein Interesse mehr gehabt habe. Aber auch die älteren Gläubiger würden dadurch nicht beeinträchtigt, denn ohne die gewährte Hilfe wäre das Schiff vielleicht ganz für sie verloren gegangen, während es ihnen jetzt wenigstens einen Theil seines Werthes gerettet worden sei.

Es sind somit vom Reichsgerichte alle Annahmen der vorinstanzlichen Gerichte widerlegt, und es hat sich das Oberlandesgericht nunmehr lediglich mit der Frage zu befassen, ob die Dispache am Aufmachungsorte durch schuldloses Gebahren der Packetfahrts-Gesellschaft ordnungswidrig zu Stande gekommen ist. Hiebei wird ihr aber zweifellos die Erwägung zur Seite stehen, dass ihr nicht zugemuthet werden könne, sich darnach besonders zu erkundigen, ob der die Dispache aufmachende Beamte auch über die Rhedereiverhältnisse der beiden Schiffe orientirt sei, da sie doch wohl von vornhinein zu der Annahme berechtigt sein konnte, dass der mit solch' wichtiger Sache betraute Dispacheur die üblichen und nothwendigen Erkundigungen schon selber eingezogen haben werde.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 216. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. März setzt das Haus die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag für das Jahr 1893 fort.

In Verhandlung steht Post XI, Handelsministerium, D. Staatseisenbahnbau, E. Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen, F. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen und G. Staatseisenbahnbetrieb und Bodenseeschiffahrt.

Damit im Zusammenhange stehen in Verhandlung: Berichte des Eisenbahn-Ausschusses über die Petitionen des Stadtrathes von Carlsbad und der Bezirksvertretungen Carlsbad und Petschau, der Interessenten in Carlsbad und Umgebung, sowie des Stadtrathes von Carlsbad, betreffend die Anlage eines Centralbahnhofes auf den von der Stadtgemeinde Carlsbad zu widmenden Donitzer Gründen Seitens der Buschtěhrader Eisenbahn-Gesellschaft; die Petition der Gemeindevertretungen der Gemeindebezirke Ottenschlag und Pöggstall und der Gemeindevertretung Melk in Niederösterreich um Ausbau einer Eisenbahn von Melk über Pöggstall, Ottenschlag, Zwettel zum Anschlusse an die k. k. Franz Josef-Bahn; Petitionen der Städte Neustadtl, Saar und Bystřic, dann der Bewohner der genannten Bezirke, sowie jener von Tischnowitz, Polna, Přibyslau wegen Ausbaues der Eisenbahn von Tischnowitz nach Böhmen, über die Petition der Stadtgemeinde Deutsch-Brod wegen Ausbaues der Eisenbahn Tischnowitz — Deutsch-Brod, die Petition der Stadtgemeinde Teltsch wegen Errichtung einer Eisenbahnverbindung von Wolframs über Trisch nach Teltsch; ferner die Resolutions-Anträge des Eisenbahn-Ausschusses über die Petition des Bezirksausschusses in Beraun, betreffend den Ausbau einer Eisenbahnverbindung zwischen Dušnik a. d. Prag-Duxer Bahn und Althütten-Beraun an der Staatsbahn Rakonic—Protivin; Petitionen, betreffend den Ausbau einer Eisenbahnlinie von Elbeteinitz über Kuttenberg, Tabor nach Moldauthein; Petition des Bezirksausschusses Chotěboř, betreffend die Erbauung einer Eisenbahnlinie von Tišnow über Ždar-Ždirec nach Elbeteinitz; Petition des landwirthschaftlichen Vereines in Böhmisch-Brod um Regelung der Eisenbahntarife; Petition des Centralvereines der Rübenzucker-Industrie in der österr.-ungar. Monarchie und des Vereines der österr.-ungar. Zuckerraffineure um Einführung des Güterreformtarifes der k. k. Staatsbahnen auf den Privatbahnen; die Petition der Be-

zirksvertretung Beraun um Ermässigung der Frachten- und Personentarife auf der k. k. priv. Böhm. Westbahn; Petition des Carl Franzl, Mühlenbesitzer in Domstadtl, in Tarif-Angelegenheiten; Petition der Stadtgemeinde Weidenau um Berücksichtigung bei dem Baue der Eisenbahn von Lindewiese zur Reichsgrenze; Petition der Städte Nikolsburg und Pohrlitz nnd mehrerer Landgemeinden des politischen Bezirkes Nikolsburg in Mähren um Herstellung einer Localbahn von Nikolsburg nach Rohrbach oder Branowitz; Petition der Gemeinden der politischen Bezirke Römerstadt und Mähr.-Schönberg um Herstellung einer Localbahn von Römerstadt nach Rabersdorf; Petition der Landeshauptstadt Troppau um Förderung des Ausbaues der Bahnstrecke Bennisch-Kriegsdorf; Petition der Stadtgemeinde Hof in Mähren um Einbeziehnng in das Eisenbahnnetz; Petition der Stadtgemeinden Tobitschau und Konic, sowie zahlreicher Landgemeinden um Erbanung einer Eisenbahn von Prerau über Tobitschau nach Prossnitz; endlich die Petitionen der Stadtgemeinde Jauernig und der Gemeinden des Steuerbezirkes Jauernig um Herstellung einer Zweigbahn aus der Linie Lindewiese — Ottmachau von Friedeberg nach Janernig.

Abg. Dr. Roser tritt für den Bau der Bahnlinie Weckelsdorf—Parschnitz—Trautenau ein, welche nicht nur durch landschaftlich reizende Gegenden führt, die eines grosses Rufes wegen ihrer Schönheit geniessen, sondern auch wegen der in jenen Gegenden sehr entwickelten Industrie, als Weberei, Bleicherei. Holzschleiferei, Steinindustrie etc. volkswirthschaftlich und endlich selbst strategisch von hoher Bedeutung wäre. Auch an der Rentabilität dieser Eisenbahnlinie sei nicht zu zweifeln. Redner spricht die Ueberzeugung aus, dass diese Bahn den Schaden wieder gut machen könnte, welcher der Industrie jener Gegenden durch den Handelsvertrag mit dem Deutschen Reiche zugefügt wurde und beantragt eine diesbezügliche Resolution.

Abg. Dr. Keil bespricht das Project der Tauern-Bahn, welches aus dem Stadinm der Trassenstudien noch immer nicht herauskomme. Er erinnert daran, dass die Handelsstrasse, welche Mitteleuropa mit Italien verband, über Salzburg und Tirol ging, und dass auch jetzt eine Bahnlinie von Triest über die Tauern die natürlichste Verbindung zwischen dieser Handelstadt und dem Centrnm Europas sein würde. Diese Bahn wäre eine Nothwendigkeit, um den Handel Mitteleuropas, welcher sich jetzt immer mehr den Nordseehäfen zuwende, endlich, wenigstens theilweise, nach Triest abzuleiten.

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem:

Ueber das Stadium, in welchem die einzelnen auch schon im Verlaufe der diesjährigen Debatte zur Sprache gebrachten Localbahn-Projecte in administrativer, commercieller, finanzieller nnd technischer Beziehnng sich befinden, sind seitens der Regierung erst kürzlich im Eisenbahn-Ausschusse in Bezug auf etwa 60 Projecte so ausführliche Mittheilungen gemacht worden, welche zum Theile auch im Budget-Ausschusse ergänzt wurden, dass ich mich in dieser Beziehung wohl auf diese Mittheilungen um so mehr berufen kann, als der Eisenbahn-Ausschuss, in welchem diesmal ex professo die Thätigkeit des Handelsministeriums auf dem Gebiete des Localbahnwesens eingehend discutirt und kritisirt wurde, ja ein geeigneter Ort ist für detaillirte Mittheilungen, insbesondere technischer Natur.

Ich werde mich daher heute mehr auf die Besprechung einiger principieller Gesichtspunkte beschränken, wozu ich die Anregung sowohl durch die Anträge erhielt, welche der Eisenbahn-Ausschnss dem hohen Hause über das Localbahnwesen stellt, als anch dnrch die interessanten Ausführungen der Herren Abgeordneten des mährischen so wie des böhmischen Grossgrundbesitzes.

Da begegne ich nun, wie schon in der vorjährigen Budgetdebatte, dem Vorwurfe, dass im Baue von Localbahnen ein Stillstand eingetreten sei, welcher Vorwurf im vorigen Jahre dnrch die Verstaatlichnngstendenzen der Regierung oder durch Verstaatlichungsgerüchte bezüglich der einen oder andern Bahn, sowie durch die Tarifpolitik der Regiernng begründet wurde. Es ist ja richtig, dass beispielsweise die Concession für eine von einer grossen Privatbahn seinerzeit lebhaft angestrebte Localbahn in Böhmen nicht zur Ausführnng gekommen ist. An dieser Znrückhaltung der Privatbahnen mag der Umstand schuld sein, dass bezüglich mancher Bahnen der Einlösungstermin, welcher in den aus den Fünfziger und Sechsziger Jahren stammenden Concessions-Urkunden festgesetzt ist, bereits eingetreten ist und bezüglich anderer Bahnen in die nächsten Jahre fällt.

Wir glauben allerdings, dass es nicht nöthig wäre, dass die grossen Privatbahnen in dieser Beziehung zurückhalten, und wenn einiger guter Wille vorhanden wäre, sich leicht die Formen und Modalitäten finden liessen, unter welchen es möglich wäre, die vielleicht besorgte Schädigung der Actionäre in dem einen oder dem anderen Falle hintanzuhalten. Wir haben wenigstens stets, wenn es sich um volkswirthschaftlich wichtige Localbahnprojecte handelte, unsere Geneigtheit ausgedrückt, günstigere Einlösungsbedingungen bezüglich dieser Localbahnen zuzugestehen und auf diese Weise aufmunternd auf die gesunkene Unternehmungslust hinzuwirken.

Der Vorwurf, dass die Tarifpolitik der Regierung daran Schuld trage, dass die Privatbahnen wegen des Baues von Localbahnen Zurückhaltung beobachten, ist vielleicht seither durch die stattgefundene Regnlirung, beziehungsweise Erhöhung der Gütertarife überholt und gegenstandslos geworden, übrigens nach unserer Meinung insofern nie berechtigt gewesen, als wir ja bezüglich des Tarifwesens den Localbahnen immer eine grössere Freiheit eingeräumt haben, die Tarife auf den Localbahnen immer nach einem besonderen individuellen Bedürfnisse höher zu halten.

Wenn übrigens im Zusammenhange damit überhaupt geklagt wurde, dass die Privatbahnen zurückhalten, neues Capital zu investiren, so müsste man wohl zwischen Investitionen unterscheiden, welche für den Betrieb und die Sicherheit desselben nothwendig sind, in welcher Beziehung die staatliche Aufsichtsbehörde immer darauf dringen wird, dass diese Investitionen nicht unterbleiben, und solchen, die nur zweckmässig sind und erst in späterer Zeit Früchte tragen würden.

Ich will zugeben, dass Seitens der Privatbahnen aus dem schon angeführten Grunde Zurückhaltung beobachtet wird. Wenn nun aber der Wunsch ausgesprochen wurde, nicht seitens des sehr verehrten Herrn Berichterstatters für die in Berathung stehenden Resolutions-Anträge, sondern von einem anderen Herrn Redner in der vorjährigen Bndgetdebatte, dass die Privatbahnen aus dieser ungewissen Lage über ihr künftiges Schicksal befreit und ihnen Klarheit über die Zukunft gegeben werde, so könnte ich mir ein Herbeiführen einer Klarheit nur vorstellen allenfalls dnrch eine Erklärung der Regierung, sie werde in Zukunft, ungeachtet der Einlösungstermin eingetroffen sei oder herannahe, unter keinen Umständen von dem Einlösungsrechte Gebrauch machen, eine Erklärung, zu welcher die Regierung nicht berufen, nicht berechtigt nnd auch durchaus nicht geneigt wäre und mit welcher sich das hohe Haus gewiss am allerwenigsten einverstanden zeigen würde, oder durch eine Erklärung im entgegengesetzten Sinne, die Regierung werde, so wie der Einlösungstermin eingetroffen sei oder in einem anderen bestimmten späteren Zeitpunkte, von diesem Rechte Gebrauch machen.

Ich will nach unseren Erfahrungen es dahingestellt sein lassen, ob eine solche Erklärung eine eventuelle Verstaatlichungs-Action günstig beeinflussen würde; jedenfalls würde sie aber nicht den bezüglich der Investitionen gewünschten Effect haben, indem in diesem Falle die Bahnen späteren Investitionen wahrscheinlich noch mehr aus dem Wege gehen würden als bisher. Es hat mich — ich bemerke das nur vorübergehend — überrascht, dass der Herr Abgeordnete für die Prager Kleinseite in seiner ausführlichen und interessanten Rede, als er von der Verstaatlichungsaction der Regiernng sprach und bemerkte, dass diese Action mit der Einlösung der Karl Ludwig-Bahn zum Abschlusse gekommen sei, es unterlassen hat, zu erwähnen, dass sich diese Action im abgelaufenen Jahre auch auf zwei böhmische Bahnen erstreckte, nämlich auf die Prag-Duxer und die Dux-Bodenbacher Bahn, welche in diesem Zeitpunkte in das Eigenthum des Staates übergegangen sind.

Der Eisenbahn-Ausschuss des hohen Hauses schlägt demselben zunächst vor, die Regierung dringend aufzufordern, eine reichsgesetzliche Erweiterung und Vermehrung der Zugeständnisse und Erleichterungen für den Bau von Localbahnen der verfassungsmässigen Behandlung zuzuführen. Der sehr verehrte Herr Berichterstatter für diese Resolutions-Anträge hat unsere Localbahn-Gesetzgebung eine schwächliche genannt. Ich kann nicht in Abrede stellen, dass unser gegenwärtig in Kraft stehendes Localbahngesetz nicht das Ideal eines solchen Gesetzes ist, ich müsste mich nur dagegen wenden, wenn für diese schwächliche Gesetzgebung die Regierung allein verantwortlich gemacht werden wollte. Ich kann nicht in Abrede stellen, dass eine wirksamere Förderung des Localbahnwesens im administrativen Wege durch weitergehende Ermächtigungen der Regierung, durch weitergehende Zugeständnisse und Erleichterungen, die im Gesetze enthalten wären, stattfinden würde. Die Regiernng hat dies vorlängst erkannt, und sie hat auch in einem der

früheren Gesetzentwürfe einen solchen Versuch gemacht. Ich will heute nicht die Gründe erörtern, aus welchen einer der letzten Localbahngesetz-Entwürfe nicht legislativ perfect wurde, ich meine jenen Entwurf, der beispielsweise bezüglich der Strassenbenützung noch ziemlich umfassende Bestimmungen enthielt. Es ist damals von jenen verehrten Mitgliedern des Eisenbahn-Ausschusses, die der rechten Seite des hohen Hauses angehörten, die Einwendung gemacht worden, man müsse bei dieser Gelegenheit die Bestimmungen bezüglich der Concessionsertheilung decentralisiren, zum Theil dieselbe den Statthaltereien im Einvernehmen mit den Landes-Ausschüssen überweisen. Es haben auch die Bestimmungen, die im Gesetze bezüglich der Strassenbenützung enthalten waren, Widerspruch erregt, Abänderungen schon in den Berathungen des Eisenbahn-Ausschusses, die über diesen Punkt stattfanden, veranlasst. Genug, der Entwurf ist nicht Gesetz geworden. Ich kann aber doch mit einer gewissen Befriedigung constatiren, dass dieser Entwurf die einzige Vorlage des Handelsministeriums ist, die aus der verflossenen Wahlperiode des Reichsrathes übrig blieb, so ziemlich alle anderen Vorlagen des Handelsministeriums — und es waren deren sehr zahlreiche — sind legislativ perfect geworden. Nun hatten wir in einem dieser Entwürfe eine weitergehende Ermächtigung der Regierung aufgenommen. Sie betraf, wie sich namentlich die verehrten Mitglieder des Eisenbahn-Ausschusses erinnern werden, eine Ermächtigung für die Regierung, durch welche der Abschluss von Betriebsverträgen erleichtert worden wäre. Allein der Eisenbahn-Ausschuss war damals einer Stärkung der schwächlichen Gesetzgebung in diesem Sinne nicht sehr günstig gesinnt; es waren verehrte Mitglieder des Eisenbahn-Ausschusses der Meinung, dass sich überhaupt die Competenz der Executive zum Abschlusse von Betriebsverträgen, insoweit die Staatsbahnen in Betracht kommen, bestreiten lassen, und sie wünschten, dass wir einen jeden Betriebsvertrag, den die Staatsbahnen, beziehungsweise mit Genehmigung des Handelsministeriums, abschliessen, dem hohen Hause vorzulegen hätte, ein Vorgang, der das Zustandekommen von Localbahnen durch administrative Förderung mindestens nicht beschleunigt hätte.

Wir haben dagegen geltend gemacht, dass nach unserer Ansicht die grossen Privatbahnen eine moralische Verpflichtung haben, das Zustandekommen von anschliessenden Localbahnen durch Gewährung von Zugeständnissen, die ihnen schliesslich nicht so schwer fallen, schon deshalb zu fördern, weil sie aus den zu Stande gekommenen Localbahnen unstreitig Vortheile ziehen. Wir haben gesagt, dass sich die Staatsbahnverwaltung um so weniger einer solchen Verpflichtung entziehen könne, dass sie vielmehr eine erhöhte moralische Pflicht in dieser Beziehung habe. Wir haben geltend gemacht, dass wir die Kostenvergütungen sehr sorgfältig berechnen, die Minima in einer Weise festsetzen, dass wir unter gewöhnlichen Verhältnissen kein Risico haben, dass wir auf unsere Kosten kommen; allein wir sind mit diesen Argumenten, wenigstens damals, nicht durchgedrungen. Da die Zeit gedrängt hat, wie gewöhnlich, und der Sessionsabschluss vor der Thür stand, haben wir diese Bestimmung, obwohl schweren Herzens, fallen lassen, um unser Localbahngesetz unter Dach und Fach zu bringen. Nun, seither scheint in dieser Beziehung ein Umschwung im hohen Hause eingetreten zu sein, gerade so wie beispielsweise bezüglich des auch seinerzeit lebhaft bekämpften Systems einer Staatsbürgerschaft für den bevorrechteten Theil des Anlagecapitals, mit welchem Systeme der Förderung von Localbahnen jetzt so ziemlich mit wenigen Ausnahmen das hohe Haus sich befreundet hat, und vielleicht ist dieser Umschwung eingeleitet oder wenigstens signalisirt worden durch eine bemerkenswerthe Rede, die der verehrte Abgeordnete für Bruck-Leoben im hohen Hause gehalten hat, als er der Staatsbahnverwaltung, beziehungsweise dem Handelsministerium empfohlen hat, bei der Bemessung der Minima bei Betriebsverträgen nicht mit so peinlicher Gewissenhaftigkeit vorzugehen, und beifügte: minima non curat praetor. Nun, siehe da, heute bringt uns der verehrte Eisenbahn-Ausschuss durch diesen Bericht selbst als Geschenk die Geneigtheit, der Regierung weitergehende Ermächtigungen zu ertheilen, entgegen, und wir können für diese Anregung nur sehr dankbar sein. Wir haben uns mit der Frage schon beschäftigt, wir haben zwar noch keine definitiven Beschlüsse in dieser Beziehung gefasst, wir haben die Absicht, im kürzesten Wege eine Umfrage einzuleiten bei Jenen, die sich berufsmässig mit dem Bau oder der Financirung von Localbahnen befassen, um zu erfahren, auf welche Zugeständnisse in diesen praktischen Kreisen am meisten Gewicht gelegt werden würde.

Allein wir haben uns schon, ohne, wie gesagt, definitive Beschlüsse gefasst zu haben, gewisse Erwägungen zurechtgelegt, welche ich mir erlauben werde, dem hohen Hause mitzutheilen.

Es würde sich vielleicht darum handeln, den Abschluss von Betriebsverträgen zu erleichtern, bei welchen von einer Minimal-Betriebskosten-Vergütung abgesehen und diese Kostenvergütung mit einem gewissen Percentsatze des Brutto-Erträgnisses bemessen würde. — Es würde sich weiter um gewisse Leistungen handeln, die ohne Entgelt oder gegen ermässigte oder erleichterte Zahlungen gewährt werden könnten.

Der geehrte Herr Abgeordnete für die Prager Kleinseite hat diesen Gegenstand bereits berührt; es sind das Leistungen welche die Anschlussbauten, die Fahrpark-Beistellung, die Material-Verfrachtung, die Geschäftsbesorgungen betreffen. Weiter wären vielleicht die Vortheile, die den Staatsbahnen aus dem Zustandekommen der betreffenden Localbahnen erwachsen, durch Instradirungen, durch Zuscheidung von Frachtenantheilen ganz oder theilweise den Localbahnen zuzuwenden, und endlich wären nach ungarischem Muster — der Herr Berichterstatter hat davon schon gesprochen — die Vortheile, die andere Aerare also zum Beispiel das Postärar, das Strassenärar, die Forstverwaltung und andere öffentliche oder unter öffentlicher Verwaltung und Aufsicht stehende Anstalten, durch die zu Stande gekommenen Localbahnen erhalten, in Capital oder in Annuitäten der Localbahn zuzuwenden.

Nach Massgabe des Ergebnisses dieser kurzen Umfrage, die wir einleiten wollen, und mit Benützung der Anregungen, die uns hier im Eisenbahn-Ausschusse und im hohen Hause geworden sind, wollen wir bei dem Entwurfe des neuen Localbahngesetzes vorgehen. „Die k. k. Regierung wird aufgefordert — fährt der Bericht fort — behufs Sicherstellung bauwürdiger Localbahnen die angemessenen Credite in Anspruch zu nehmen, weiter über andere ihr vorliegende Projecte nach dem Ergebnisse ihrer Prüfung endlich zu entscheiden, sowie Vorarbeiten für Seitens der Interessenten empfohlene Bahnverbindungen durch fachliche Mitwirkung nach allen Kräften zu fördern.“

Wir meinen, dass wir in dieser Weise bereits vorgegangen sind, und dass wir Jahr für Jahr angemessene Credite in Anspruch genommen haben, und zwar in Form der Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung durch Uebernahme von Stammactien, durch Hypothekar-Darlehen in einzelnen Fällen und jetzt in der gebräuchlicheren Form der staatlichen Bürgschaft für den bevorrechteten Theil des Anlagecapitals. Wir erachten auch, dass die Credite, die wir in Anspruch nahmen, der Bedeutung der einzelnen Localbahnen angemessen waren, wie sie nach und nach ausgereift und zur Vorlage an das hohe Haus gelangt sind, aber auch den budgetären Verhältnissen der betreffenden Jahre.

Der sehr verehrte Herr Berichterstatter hatte die Güte zu erwähnen, dass beispielsweise in Ungarn der Herr Handelsminister gesetzlich ermächtigt und verpflichtet sei, einen Betrag von 300.000 fl. in das Budget zu diesem Zwecke einzustellen. Wenn uns eine gesetzliche Verpflichtung in dieser Richtung zwar nicht obliegt, sind wir nicht anders vorgegangen. Wir haben als Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privateisenbahnen vom hohen Hause bewilligt erhalten:

im Jahre 1889	620.000 fl.
im Jahre 1890	720.000 fl.
im Jahre 1891	500.000 fl.
im Jahre 1892	550.000 fl.
und nehmen für das Jahr 1893	650.000 fl.

in Anspruch.

Nun werden wir aufgefordert, über vorliegende Projecte nach dem Ergebnisse der Prüfung endlich zu entscheiden. Wir haben mit solchen Entscheidungen in der Regel in den meisten Fällen nicht gesäumt, wir haben solche Entscheidungen sogar in einem vorgerückten Stadium der Behandlung der Gesuche eintreten lassen, nämlich bei Erledigung der Gesuche, die um Ertheilung von Vorconcessionen zu technischen Vorarbeiten überreicht wurden. Wir sind da den Parteien mit Rath und That an die Hand gegangen. Wir haben ihnen vorkommenden Falles erklärt, dass es vortheilhafter wäre, die Studien anders einzurichten, auf Varianten auszudehnen, eine grosse Linie vielleicht in mehrere Theile zu theilen, wir haben sie aufmerksam gemacht, dass für dieselben Strecken auch andere Vorconcessionen ertheilt wurden und dass ernste Concessionswerbungen vorliegen, um ihnen überflüssige Mühen und Kosten zu ersparen, worauf der verehrte Herr Berichterstatter in seiner Einleitung grossen Werth gelegt hat. Wir haben solche Entscheidungen in späteren Stadien eintreten lassen, wenn Projecte vorlagen, wenn die Protokolle einlangten über die stattgefundenen commissionellen Amtshandlungen, insbesondere über die Tracenrevision u. s. w. Wenn allerdings in einzelnen Fällen bei vor-

liegenden Varianten mit der Entscheidung zurückgehalten wurde — und auf diese Fälle dürfte sich der leise Tadel, der in der Aufforderung zur endlichen Entscheidung liegt, wohl beziehen — so haben wir dies gethan, weil wir die Hoffnung noch nicht aufgeben wollten, dass es zu einer Einigung zwischen den einander gegenüberstehenden Interessenten kommen und auf diese Weise die Beitragsleistungen zusammenfallen und das Zustandekommen einer Variante eher ermöglicht würde. Es ist allerdings vorgekommen, dass wir in dem einen oder dem anderen Falle die Meinung ausgesprochen haben, wir hielten, von allen Anderen abgesehen, die Variante A für richtiger, für bauwürdiger, wir würden aber keine Einwendung gegen die Variante B erheben, ja ihr vielleicht den Vorzug geben, wenn dieselbe ohne staatliche Unterstützung oder mit nur geringerer staatlicher Unterstützung verwirklicht werden könnte. Aber wenn Sie meinen oder wenn der Bericht meint, dass durch eine Entscheidung über ein Project, und selbst wenn sie eine definitiv ablehnende ist, das Project verschwindet und nicht mehr an das Handelsministerium kommt, da wäre der Bericht wohl im Irrthum. Es ist vielleicht diese Aufforderung auch dadurch veranlasst worden, dass ich in der ersten Sitzung des Eisenbahn-Ausschusses, der sich mit der Frage beschäftigt hat, erwähnte, dass im Laufe des Jahres 1892 Bewerbungen um Concessionen, Gesuche um materielle Unterstützung und Projectsvorlagen 196 vorgekommen sind und dass das vielleicht zu der irrthümlichen Annahme Veranlassung gegeben hat, dass diese Projecte nicht mit der wünschenswerthen Raschheit erledigt wurden.

Aber wenn auch eine abweisliche Erledigung über ein Project hinausgeht, in dem Sinne, dass dem Interessenten-Consortium gesagt wird, die Linie sei nicht rationell oder sie könne auch im administrativen Wege nicht gefördert werden wegen Concurrenzrücksichten der Staatsbahnen und der Privatbahnen, oder sie sei volkswirthschaftlich doch nicht so bedeutend, dass man ihr andere als administrative Zugeständnisse gewähren könnte, oder sie müsste gegenüber anderen wichtigen Projecten, welche die finanzielle Unterstützung des Staates in Anspruch nehmen, vorläufig zurückstehen, so ist doch nach einigen Wochen das Project wieder beim Handelsministerium.

Das ist ja begreiflich. Es wird gegen die Ziffern, die wir aufgestellt haben, polemisirt, es wird eine neue Rentabilität in Berechnung gebracht, es werden an den Linien kleine Aenderungen vorgenommen, aber ein solches Project wird man im Handelsministerium eigentlich erst dann los, wenn die Bahn gebaut wird. Aber auch dann — und das ist ja sehr begreiflich und natürlich, ich möchte ja nicht missverstanden werden, als ob ich mich darüber wundern würde — dann erscheint das Project wieder, weil sofort der Wunsch vorhanden ist, die Linie möchte verlängert und Zweig- und Flügelbahnen ausgebaut werden.

Ich war gestern, als der Herr Berichterstatter die Erfolge rühmte, die man auf diesem Gebiete in Preussen, Sachsen, Ungarn Belgien erreicht hat, in der Lage einen Zwischenruf zu vernehmen, der von einem Herrn Abgeordneten in meiner unmittelbaren Nähe ausging: „Bei uns dagegen geschieht gar nichts auf diesem Gebiete.“ Nun ich war ungeachtet dieser strengen Kritik, die über unser Vorgehen gefällt wurde, dennoch in den letzten Jahren recht häufig in der sehr angenehmen Lage, der Eröffnung von Localbahnen beiwohnen zu können, und hatte dabei das Vergnügen, die betreffenden Abgeordneten als Vertreter der Städte und Gegenden, als sehr eifrige Förderer der betreffenden Localbahnprojecte, die auch ein wesentliches Verdienst am Zustandekommen derselben hatten, zu sehen. Die verehrten Herren werden mich nicht dementiren, wenn ich sage, dass die Trinksprüche, die bei dieser Gelegenheit gewöhnlich ausgebracht werden, stets in den Wunsch ausklingen: Nunmehr ist der erste Schritt geschehen, es werden hoffentlich die andern bald nachfolgen, es wird dieser Schienenstrang, dessen Eröffnung wir heute feiern, sowohl nach der einen als nach der anderen Seite erstreckt und Zweig- und Flügelbahnen gebaut werden! Das ist Alles ganz selbstverständlich.

Nun bitte ich aber, mir ein Wort über die fachliche Mitwirkung des Handelsministeriums, zu welcher wir hier aufgefordert werden, zu gestatten, und da bin ich zunächst es den ausgezeichneten und pflichtgetreuen Beamten des Handelsministeriums, welche diese Agenden speciell zu besorgen haben, schuldig, zu sagen, dass nach meiner Ueberzeugung und auf Grund meiner persönlichen Wahrnehmungen die fachliche Mitwirkung des Handelsministeriums in dieser Beziehung weit über den Rahmen der gesetzlichen Verpflichtung hinausgeht, weit über die Grenzen der Berufspflicht, und wenn man an dieselben selbst den strengsten Massstab legen wollte, und ich kann mit Befriedigung constatiren, dass der verehrte Herr Berichterstatter über die Resolutions-Anträge dieser seiner Ueberzeugung auch im Eisenbahn-Ausschusse Ausdruck gegeben hat.

Das Handelsministerium und die General-Inspection waren in letzterer Zeit in umfassender Weise an der Aufstellung commercieller und technischer Operate betheiligt. — Es wurden Recognoscirungen in allerletzter Zeit vorgenommen, generelle Projecte verfasst für Bahnen in der Gesammtlänge von 673 Kilometer; für die Linie Kernhof—Maria-Zell—Neuberg wurde ein Detailproject von 55 Kilometer ausgearbeitet, commercielle Studien und Rentabilitäts-Berechnungen für 1373 Kilometer aufgestellt.

Die General-Inspection hat an der Sammlung und Sicherstellung von Interessenten-Beiträgen hinsichtlich mehrerer Localbahnen mitgewirkt, hiezu kommen die technischen Arbeiten für die Wiener Stadtbahn-Linie, die in den eben angeführten Ziffern nicht inbegriffen sind, die Ueberprüfung und Richtigstellung zahlreicher von Privaten verfasster Projecte. Ich habe eben der Wiener Verkehrsanlagen Erwähnung gethan. Ja, wurde denn auf dieselben schon ganz vergessen? Es scheint wirklich fast so, und es hat ja doch damals der verehrte Herr Berichterstatter in seinem Berichte bemerkt, dass er mit Befriedigung wieder einen grossen Zug wahrnehme, den er in der letzten Zeit vermissen musste. Ist es den geehrten Herren nicht gegenwärtig, dass gerade die Durchführung dieser Arbeit nicht kleine Ansprüche an das Handelsministerium stellte? Ich will aber nun dem hohen Hause mittheilen, mit welchen Arbeiten die General-Inspection im Jahre 1892 beschäftigt ist, beziehungsweise welche Arbeiten für 1893 in Aussicht genommen sind. Im verflossenen Jahre sind seitens der General-Inspection Projectausstellungen in Angriff genommen worden bezüglich folgender Bahnen: Wiener Stadtbahn, Klagenfurt - Loibl - Krainburg, Bischoflack - Divacca, Przeworsk-Rozwadów, Grulich-Hochstein, Niklasdorf-Zuckmantel; für das Jahr 1893 nebst der Fortsetzung der vorstehend angeführten Arbeiten sind Projectaufstellungen in Aussicht genommen: Spalato-Landesgrenze mit Flügel nach Sinj, Adelsberg-Görz, Mauthausen-Zwettl-Schwarzenau. Nun begegnen wir sehr häufig der Klage, es werden sehr wenig Localbahnen gegenwärtig gebaut. Dabei ist aber vielleicht die Aufmerksamkeit des hohen Hauses nur auf jene Bahnen gerichtet, bezüglich deren Vorlagen ans hohe Haus selbst gelangen; es sind ja glücklicher Weise manche Localbahnen ohne eine directe staatliche Subvention zu Stande gekommen. Seit der letzten Budgetdebatte, in welcher ich über denselben Gegenstand gesprochen habe, sind vierzehn Linien durch Concessions-Ertheilung sichergestellt worden, und im zweiten Semester des Jahres 1892 waren 416 Kilometer im Bau begriffen. Fünf Bahnen sind in Steiermark durch Concessions-Ertheilung sichergestellt, zum Theile bereits ausgeführt worden, ich führe sie an: Cilli-Wöllan, Wieselsdorf-Stainz, Pöltschach-Gonobitz, Kapfenberg-Seebach und die Murthal-Bahn. Vier dieser Bahnen hat Steiermark ohne staatliche Unterstützung gebaut. Für die fünfte Bahn, die Murthal-Bahn, hat das Land Steiermark eine staatliche Unterstützung in Anspruch genommen in einem verhältnissmässig geringen Betrage, namentlich wenn man die Leistungen des Landes Steiermark und des Landes Salzburg und die Leistungen der Interessenten in Betracht zieht, und noch dazu konnte diese Beitragsleistung des Staates in einer dem hohen Hause bekannten Weise compensirt werden.

Ich kann daher, so oft ich über diesen Gegenstand spreche und auch bei dieser Gelegenheit wieder nur mit grösster Anerkennung des Vorgehens der steiermärkischen Landesvertretung gedenken. Wenn auch die Initiative in dieser Frage von der steiermärkischen Landesvertretung, beziehungsweise vom Herrn Landeshauptmann ausgegangen ist und daher das Verdienst, diesen Weg zunächst beschritten und bahnbrechend gewirkt zu haben und in so kurzer Zeit bereits so grossen Erfolg erzielt zu haben, ausschliesslich der steiermärkischen Landesvertretung gebührt, so glaube ich doch, werden die Herren von der steiermärkischen Landesvertretung dem Handelsministerium gern das Zeugniss geben, dass es seine fachliche Mitwirkung vom ersten Momente dieser Action bis zur gegenwärtigen Stunde der steiermärkischen Landesvertretung geliehen hat, und ich freute mich daher, als ich in der Liste der 41 eingeschriebenen Herren Redner auch den Namen des Herrn Abgeordneten aus dem steiermärkischen Grossgrundbesitze fand, weil ich hoffen darf, dass wenigstens von dieser Seite die fachliche Mitwirkung des Handelsministeriums eine wohlwollende Beurtheilung finden wird.

Es sind im Ausschusse zunächst 57 Localbahnprojecte zur Sprache gelangt mit einer Länge von 2163 Kilometern und einem beiläufigen Kostenaufwande von 169 Millionen Gulden.

Ich verwahre mich sofort dagegen, als ob ich mit diesen Zahlen irgendwie erschrecken wollte; ich habe gewiss diese Absicht auch nicht im Eisenbahn-Ausschusse gehabt, aber es ist

doch begreiflich, wenn man von der Regierung den Entwurf eines Arbeitsplanes oder Eisenbahnprogrammes verlangt, wenn man eine Reihe von wichtigen Localbahnprojecten aufzählt und der Regierung empfiehlt, sie doch in absehbarer Zeit zur Ausführung zu bringen, dass wir uns hinsetzen und, um uns selbst ein Bild zu schaffen, berechnen, welcher Kostenaufwand dadurch verursacht würde; ich glaube, es ist nur pflichtgemäss, wenn wir das Ergebniss unserer Berechnung dem hohen Hause mittheilen. Wir werden ja, wenn wir der letzten Aufforderung, die in der Resolution enthalten ist, nachkommen, auch nicht anders vorzugehen in der Lage sein.

Durchschnittlich würde also ein Kilometer dieser Bahn auf 78.000 fl. kommen. Ich gebe diese Ziffer noch ein Mal, vielleicht etwas rectificirt, weil dieselbe bestritten worden ist. Bei einem Projecte, welches da genannt wurde, allerdings würde das Kilometer auf 367.000 kommen.

Was die übrigen 56 Bahnen betrifft, die zunächst zur Sprache kamen, würde das Kilometer bei 9 Linien 50.000 fl. bis 59.000 fl., bei 25 Bahnen von 60.000 bis 160.000 fl. kosten. Nun aber ist diese Aufzählung der 57 Projecte noch keine vollständige gewesen, denn es sind manche Projecte, die auch schon zur Sprache gebracht worden sind und bezüglich deren Gesuche um Unterstützungen seitens des Staates vorliegen, dabei nicht berücksichtigt gewesen. Manche Länder sind überhaupt noch wenig besprochen, beziehungsweise es sind die Wünsche, die aus denselben vorliegen, nicht mitgetheilt worden; ich meine Istrien, Galizien, Dalmatien, Görz, dann kommt hinzu die gewünschte Ergänzung des Hauptbahnnetzes, von welcher bereits im hohen Hause die Rede war — weitere 130 Millionen Gulden.

Zählen wir nun ab die Beitragsleistungen des Landes, der Interessenten — durchschnittlich 10 pCt. bei den Localbahnen, 5 pCt. bei den Hauptbahnen — rechnen wir aber dazu die Geldbeschaffungskosten, die Intercalarzinsen, erwägen wir, dass doch nur kleinere Localbahnen in volkswirthschaftlich entwickelten Gegenden volle Verzinsung in Aussicht stellen, sonst aber die Localbahnen sich zwischen 2 bis 3 pCt., schwierigere, grössere Bahnen mit $1^1/_2$ pCt. verzinsen würden, so würde die Jahreslast, welche durch die Durchführung des gesammten Programmes erwachsen würde, in den ersten Jahren voraussichtlich zwischen 8 und 9 Millionen Gulden betragen. Wenn die grössere Hälfte dieses Programmes zur Ausführung käme, würde es sich um eine Jahreslast von etwa 4 bis 5 Millionen Gulden handeln. Nun hätte ich sehr gewünscht, dass die verehrten Herren Redner, welche hier im hohen Hause ein Eisenbahnprogramm entworfen haben, dieselbe Ausführlichkeit, welche sie der wirthschaftlichen Seite der Frage zuwendeten, auch der finanziellen Seite gewidmet hätten und nicht über diese Seite der Frage mit der Bemerkung hinweggeglitten wären, es wären jetzt die Umstände für die Aufnahme eines grösseren Investitions-Anlehens besonders günstig. Die Nothwendigkeit eines solchen Programmes, die Nothwendigkeit umfassender wirthschaftlicher Investitionen im hohen Hause zu betonen und darzustellen ist gewiss eine höchst verdienstliche und dankenswerthe Aufgabe. Ich möchte nicht missverstanden werden, ich möchte nicht die Reihe der Missverständnisse in der an Missverständnissen genug reichen Budgetdebatte noch vermehren, wenn ich dennoch unternehme, die Behauptung aufzustellen, dass es einigermassen schwierig ist, ein Eisenbahnprogramm auszuarbeiten, das sich der allgemeinen Billigung zu erfreuen hätte, und doch noch schwieriger, ein solches Programm auszuführen.

Ich will heute nicht auf die Erfahrung zurückkommen, die man in zwei Fällen mit der Vorlage solcher Eisenbahnprogramme gehabt hat, das eine Mal vor längerer Zeit, als der damalige Herr Handelsminister ein Eisenbahnprogramm dem hohen Hause vorlegte, welches sodann durch die vereinten Bemühungen des Eisenbahn-Ausschusses so reichhaltig ausgestaltet wurde, dass die Regierung zunächst davon absah, es auszuführen, und ein zweites Mal, als das hohe Haus selbst die Regierung aufforderte, dieses Programm in die einzelnen Theile zu zerlegen und jede Linie zum Gegenstande einer speciellen Vorlage zu machen, ein Vorgang, der seither eingehalten wurde und auch in den meisten Fällen zum Ziele geführt hat.

Ich glaube, es wäre unendlich schwierig, ein Eisenbahnprogramm in legislativem Wege festzustellen; aber ich meine, es würde nicht unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnen, ein solches Programm oder wenigstens einen Arbeitsplan für die nächste Zukunft in administrativem Wege festzustellen. Ich meine nämlich so: Wenn keine Vorlage, Localbahnprojecte betreffend, vor das hohe Haus gelangt, so würde man mit Recht dem Vorwurfe begegnen, dass ein vollständiger Stillstand im Baue von Localbahnen eingetreten sei. Nun, glücklicher Weise war das in den letzten Jahren nicht der Fall. Es sind doch in jedem Sessionsabschnitte einige Localbahnvorlagen dem hohen Hause unterbreitet worden.

Wenn man nun aber Vorlagen bringt, so sind sie, nicht nach der Meinung Aller, aber nach der Meinung Vieler, nicht die richtigen gewesen; ich meine, nicht Alle sind dieser Meinung. Wenn man beispielsweise heute in Ost-Galizien, im Gailthale, in Humpoletz, im südlichen Friaul fragen würde, so bin ich überzeugt, dass die dortige Bevölkerung und ihre Herren Vertreter mit der Action der Regierung in dieser Beziehung nicht unzufrieden sind. Aber ich begreife wieder vollkommen die Gedanken, die sich da manchem Herrn Abgeordneten, der seit längerer Zeit Localbahnprojecte hier im hohen Hause befürwortet, aufdrängen. Die betreffenden Herren Abgeordneten müssen denken: Ja, meine, Vorlage ist eben so alt, sie ist eben so volkswirthschaftlich wirklich, die Interessenten haben beiläufig dieselbe Opferwilligkeit gezeigt — warum sind nicht unsere Vorlagen an die Reihe gekommen? Oder wenn die Regierung meinem Projecte die finanzielle Lage entgegensetzt, warum war diese Rücksicht bei der Vorlage dieser Projecte, die jetzt in Berathung stehen, für sie nicht bestimmend? Wir vernehmen nämlich in der Budgetdebatte meistens die Stimmen jener verehrten Herren Abgeordneten die Localbahnprojecte befürworten, welche noch nicht zur Ausführung gelangt sind, während die Stimmen verstummt sind, die in den letzten Jahren zu hören waren über Projecte, die glücklicher Weise seither der Verwirklichung zugeführt wurden.

Es würde sich der Mühe verlohnen, ich gebe zu, es wäre sehr mühsam, diese Debatten mit einander zu vergleichen. Da werden sie beispielsweise finden, dass heute von den Unter-Krainer-Bahnen, von der Bahn Deutsch-Brod—Humpoletz, von der Bahn Ronchi Cervignano, von den ostgalizischen Bahnen, der Gailthal-Bahn gar nicht mehr die Rede ist, dass die Stadtbahn, die so lange auf der Tagesordnung des hohen Hauses stand — allerdings die Ausführung der Verkehranlagen wird noch oft besprochen werden — aber ich meine das Project als solches oder, wie es damals hiess, das Project der Bahn Penzing—Nussdorf, das alljährlich in der Budgetdebatte zur Sprache gebracht worden ist, nun auch aus der Budgetdebatte verschwunden ist. Allerdings sind an die Stelle jener wenigen Localbahnprojecte, die der Regierung nicht mehr empfohlen werden, zahlreiche andere getreten.

Nun glaube ich aber, wenn es möglich wäre, einen solchen Arbeitsplan zu entwerfen und in irgend einer Form zur Kenntniss des hohen Hauses zu bringen, auch jene Herren Abgeordneten, deren Linien nicht in erster, sondern in zweiter, dritter Stelle stehen, sich vielleicht mit diesem Arbeitsprogramme insofern befreunden würden, als sie doch eine gewisse Beruhigung haben, dass die verschiedenen Linien in einer absehbaren Zukunft an die Reihe kommen. Nun wäre es mir sehr werthvoll gewesen — nur mit dieser Einen Bemerkung will ich noch auf die Ausführungen der Herren Redner aus dem mährischen und böhmischen Grossgrundbesitze zurückkehren — wenn die betreffenden Herren Redner ihre Ausführungen in der Richtung ergänzt hätten, ob sie bei dem Stande des Budgets, bei der unbedingten Nothwendigkeit, das Gleichgewicht im Staatshaushalte zu erhalten, wie auch von ihnen betont und von keiner Seite angezweifelt wurde, bei den der Finanzverwaltung bevorstehenden grossen und zum Theile bereits eingeleiteten Aufgaben, bei den Anforderungen, die auf allen Gebieten der Verwaltung erhoben werden — eben ist ein Subcomité des Budget-Ausschusses damit beschäftigt, Anträge auszuarbeiten wegen einer Regulirung, das heisst Erhöhung der Bezüge der niederen Beamten — bei dem Umstande, dass die Einnahmen im Staatsbetriebe eine fallende Tendenz zeigen — der Staatsbetrieb ist im Jahre 1892 gegen das Finanzgesetz bekanntlich um mehr als 4 Millionen in den Einnahmen zurückgeblieben, und so abnorm ungünstig das Jahr 1892 war, das Jahr 1893 lässt sich wenigstens bisher noch schlechter an, — eine derartige, wie ich sie angeführt habe, wenn auch successive Belastung für so leicht ausführbar halten oder ob sie nicht vielmehr vermeinen — ich bitte um Entschuldigung, wenn ich in den Ton der Interpellationen verfalle, der sonst nur in umgekehrter Richtung angewendet wird — dass für die Durchführbarkeit eines gross angelegten Programmes durch Erhöhung der Einnahmen die Voraussetzungen zu schaffen wären.

Wenn endlich die Regierung aufgefordert wird, eine systematische Vervollständigung des Localbahnnetzes überhaupt in ernste Erwägung zu ziehen und hierüber dem Abgeordnetenhause im Herbste des laufenden Jahres Mittheilung zu machen, so meine ich, dass wir ein gewisses System auch bisher eingehalten haben und dass wir, was ja damit vielleicht nicht gesagt sein wollte, nicht vollständig planlos vorgingen. Die Grundsätze, nach welchen wir vorgingen, habe ich wiederholt im hohen Hause darzustellen Gelegenheit gehabt. Wir prüfen, ob das Project

volkswirthschaftlich wichtig, ob es dringend ist, wie es mit der Rentabilität aussieht, ob die Kosten in einem gewissen Verhältnisse zum Erträgnisse stehen, d. h. mindestens in einem gewissen Verhältnisse zu den auch mittelbaren Vortheilen, die durch das Zustandekommen der Localbahnen erwachsen, ob das Project technisch ausgereift ist, ob die Interessenten die möglichen Beitragsleistungen zugesichert haben, und da stosse ich allerdings auf ein Bedenken gegen die Aufstellung eines festen Arbeitsplanes. Uebrigens wird ja ein solches Arbeitsprogramm nicht ein unveränderliches sein können; denn es wird in erster Linie immer auch auf die Bethätigung der Interessenten selbst ankommen. Ich stosse aber auf folgendes Bedenken: Ich habe öfter gesagt, dass die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit und Dringlichkeit eines Localbahnprojectes besser in der Opferwilligkeit der Interessenten, die an die Grenze der Leistungsfähigkeit geht — die Leistungsfähigkeit ist natürlich wieder eine verschiedene — zum Ausdrucke kommt als in Petitionen. Nun haben wir aber die Erfahrung gemacht, dass, wenn die Regierung zu einem Localbahnprojecte bestimmte Stellung genommen, wenn sie erklärt hat, sie beabsichtige dieses Project auszuführen, die Opferwilligkeit der Interessenten sich etwas vermindert hat, die Interessenten sich zurückgezogen haben — es war das durchaus nicht überall so, aber es sind Fälle vorgekommen — und die Beitragsleistungen sich bis auf ein Minimum verflüchtigt haben. Wir werden uns, abgesehen von Bahnen, die im gesammtstaatlichen Intercsse liegen, die bisher den Vorzug eingeräumt erhielten und auch in Hinkunft eingeräumt erhalten müssen, jenen Bahnprojecten zuwenden, welche durch administrative Zugeständnisse sicherzustellen sind, wobei uns die in Aussicht genommenen erweiterten Befugnisse zu Statten kommen sollen. Ich meine beispielsweise die Bahn Gablonz—Tannwald, die nun unter Dach und Fach gebracht ist, mit den Abzweigungen in das Kamnitzthal, eventuell gegen Neuwelt, und das grössere Project der Bahn Laun—Leitmeritz—Leipa. Wir werden jene Bahnen berücksichtigen, bei welchen die Garantie, wenn diese Form der Subvention in Anwendung kommt, doch mehr eine formelle, mit einer geringen Belastung des Staatsschatzes verbundene ist. Wir werden auch bezüglich jener Bahnen, die eine geringe Rentabilität zunächst versprechen und einen grösseren Kostenaufwand erfordern, uns nicht vollständig ablehnend verhalten, wenn wir auch betreffend das Tempo, welches dabei eingehalten wird, von budgetären Erwägungen und von den Anforderungen auf anderen Gebieten der Verwaltung abhängig sind.

Um jedoch den Wünschen, welche hier im hohen Hause zum Ausdrucke gebracht wurden, nach etwas präciseren Erklärungen theilweise zu entsprechen — weitere Mittheilungen werden ja erst laut der Anträge des Eisenbahn-Ausschusses für den nächsten Herbst gewärtigt — will ich dem hohem Hause vorläufig ein Bild darstellen, mit welchen Projecten wir uns eben befassen und welche Linien, allerdings bezüglich der grösseren und kostspieligeren unter den gewissen angegebenen Voraussetzungen, wir in der nächsten Zukunft zu realisiren hoffen.

Zu den beiden Bahnen, welche überhaupt zu dieser Discussion Anlass gegeben haben, den ostgalizischen Bahnen und der Gailthal-Bahn, ist seither die Linie Ronchi—Cervignano hinzugetreten. Wir haben den Concessionären der Ybbsthal-Bahn unter gewissen Voraussetzungen die principielle Zusicherung einer staatlichen Unterstützung ertheilt.

Wir gewärtigen Anträge für den Ausbau der Linie Göpfritz—Gross-Siegharts, und zwar auf Grund eines erleichterten Betriebsvertrages; wir haben mit Genugthuung die Initiative begrüsst, welche die böhmische Landesvertretung nunmehr durch die Schaffung eines Gesetzes betreffend die Unterstützung des Eisenbahnwesens minderer Ordnung bethätigt hat. So wie wir dies in Steiermark gethan haben, wird es auch hier unsere besondere Aufgabe sein, dem böhmischen Landes-Ausschusse bei der Durchführung an die Hand zu gehen.

Schon jetzt macht sich die principielle Stellungnahme der Landesvertretung des Königreiches Böhmen in wirksamster Weise geltend; mehrere sehr erwünschte Projecte von kleineren Localbahnen sind der Realisirung entgegengereift, ich nenne Castolowitz—Reichenau, Wottitz—Selčan, weitere, wie Tachau—Bruck, Zwittau—Polička, Neuhaus—Neu-Bistritz dürften bald nachfolgen. Wir sind angelegentlich bemüht, die Einbeziehung von Joachimsthal, welche auch aus anderen Gründen für die Staatsverwaltung von Wichtigkeit ist, zu ermöglichen. Wenn die Vertragsleistungen der Interessenten den zu stellenden Anforderungen entsprechen, die Hilfe des Landes hinzutritt und durch die Vermittlung eines Landesinstitutes besonders günstige finanzielle Bedingungen ermöglicht werden, wird es auch möglich sein, grösseren Projecten in Böhmen, ich nenne beispielsweise Beneschau—Wlašim und eine Linie nach Johann-Georgenstadt, näherzutreten. Wir hoffen, durch die Verstaatlichung der Mährischen Grenzbahn die Mittel zu schaffen für den Ausbau der Linie Grulich—Hochstein, desgleichen durch den Erwerb der Linien der Localbahn-Gesellschaft die Linie Lindewiese—Barzdorf sicherzustellen, vielleicht noch die Einbeziehung einer oder der anderen Stadt im nordwestlichen Schlesien. — Wir werden unseren Einfluss aufwenden, um die Städte Pohrlitz und Jamnitz in Mähren durch Flügel an die benachbarten Hauptbahnen anzuschliessen. Wir gewärtigen Anträge für die Ausführung der Bahn Wolframs—Triesch—Teltsch in Mähren. Wir stehen mit dem steiermärkischen Landes-Ausschusse in Verhandlung wegen des Ausbaues der Linien Zeltweg—Wolfsberg—Unter-Drauburg—Wöllan—Pressberg—Stein. Die Verhandlungen mit dem steiermärkischen Landes-Ausschusse beziehen sich auch darauf, die Fortsetzung der Bahn gegen Mariazell zu ermöglichen; die Fortsetzung der Aspang-Bahn gegen Hartberg dürfte in nächster Zeit greifbarere Formen annehmen. Eine Transaction wird von unserer Seite angestrebt, die es ermöglichen würde, eine Localbahn nach Sereth vielleicht noch über eine zweite der in der Bukowina projectirten Localbahnen auszuführen.

Wenn ich dem noch hinzufüge, dass, sowie die günstige Jahreszeit es gestatten wird — und das wird wohl bald der Fall sein — wir eine Ingenieurbrigade nach Dalmatien entsenden, um bezüglich des ins Auge gefassten Trassenzuges von Spalato über Kraj, Vojnič, Muslapič zur Landesgrenze bei Aržano zum Anschlusse an die bosnisshe Bahn, die von Bugojno an die Landesgrenze geführt werden soll, auf Grund der vorliegenden Operationsbasis die Aufnahme von Schichtenplänen in Angriff zu nehmen, wenn ich weiter bemerke, dass sich nunmehr die Trassenstudien, wie ich zugesichert habe, auch auf die Tauern-Bahn erstrecken sollen, wenn ich beifüge, dass die Vorlage bezüglich der Bahn Deutsch-Brod—Humpoletz in Böhmen in der allernächsten Zeit dem hohen Hause zukommen dürfte, wenn ich endlich anführe, dass bezüglich eines sehr wichtigen und nicht blos von der Bevölkerung des betreffenden Landestheiles, sondern von dem ganzen Lande Tirol lebhaft angestrebten Projectes, der Valsugana-Bahn, welche einen Kostenaufwand von sechs Millionen nominell erfordern wird, die Schwierigkeiten, welche sich gegen dieses Project aufzuthürmen schienen, wie es den Anschein hat, nun glücklich überwunden sind und die Ausarbeitung der Vorlage selbst sich in einem vorgeschrittenen Stadium befindet, so denke ich ein, wenn auch nicht allseits befriedigendes, so doch nicht unerfreuliches Bild dem hohen Hause gezeigt zu haben, welches an einem nicht fernen Horizont die Contouren mancher weiterer Localbahnen deutlich bestimmbar bereits erkennen lässt.

Wenn auch der sehr verehrte Herr Berichterstatter für diese Resolutions-Anträge eine abfällige Kritik über die Thätigkeit oder, wie er sich ausdrückte, über die „Inactivität" des Handelsministeriums geübt hat, so glaube ich doch schliesslich und mit aller Befriedigung constatiren zu können, dass der Gedankengang, in welchem sich die Erwägungen und die an die Regierung zu richtenden Aufforderungen dieser Resolution bewegen, nicht wesentlich abweichen von den Grundsätzen, welche sich die Regierung bei ihrem Vorgehen auf diesem Gebiete selbst als Richtschnur vorgezeichnet hatte.

Abg. Dr. Schorn spricht über die Tauern-Bahn. Die baldige Herstellung dieser Bahn wäre so sehr im gesammtstaatlichen wie im Interesse der Stadt Triest gelegen, dass die Vorarbeiten mit aller Beschleunigung durchgeführt werden sollten. Die Tauern-Bahn sei auch von wichtiger localer Bedeutung für jene Kronländer, die von dieser Bahn durchzogen werden sollen, so für Salzburg, Nord-Tirol, Ost-Tirol und Kärnten. Redner verweist auf die diesbezüglichen Landtagsbeschlüsse und hält es für wünschenswerth, dass die Regierung aus ihrer Reserve heraustrete. Die heutige Erklärung des Herrn Handelsministers in Betreff des Localbahnwesens zeige einen dankenswerthen Fortschritt auf diesem Gebiete. Redner würde die Aufstellung eines bestimmten Eisenbahnprogrammes wünschen. Er bespricht hierauf die einzelnen Varianten für die projectirte Tauern-Bahn und macht darauf aufmerksam, dass die österreichische Regierung den Wünschen der süddeutschen und italienischen Handels-Interessenten, welche einen directen Anschluss an das österreichische Bahnnetz anstreben und verlangen, dass dasselbe in Innsbruck seinen Knotenpunkt finde, nicht hindernd im Wege stehen und sich Projecten gegenüber nicht ablehnend verhalten könne, die unbestreitbar von grosser commercieller Bedeutung sowohl in internationaler als localer Beziehung seien.

Abg. Dr. Gessmann bespricht die Lage der Beamten der Staatsbahnen. Unter dem früheren Regime sei eine aus-

gebreitete Protectionswirthschaft eingerissen, das habe sich zwar gebessert, dennoch seien auch jetzt noch die Avancements-verhältnisse die denkbar schlechtesten. Redner übergeht sodann zur Besprechung der Zustände bei der Südbahn-Gesellschaft. Er weist auf die verschiedenen Interpellationen hin, welche von ihm in dieser Angelegenheit eingebracht wurden. Theilweise seien von der General-Inspection die in den Interpellationen angeführten Uebelstände beachtet worden, zum weitaus grössten Theile aber sei dies nicht geschehen. Redner sucht nachzuweisen, dass die Verwaltung der Südbahn stricte Aufträge der General-Inspection gänzlich unberücksichtigt gelassen habe, und dass sie bestrebt sei, die staatlichen Aufsichtsorgane bei Gelegenheit angestellter Untersuchungen über die wahre Sachlage zu täuschen. Die Hauptschuld an diesen Verhältnissen trage ein Oberbeamter, welcher seit dreizehn Jahren seine Stellung bekleide, ohne, wie es Vorschrift sei, österreichischer Staatsbürger zu sein. Redner schildert nun in eingehender Weise die Verhältnisse bei der Verwaltung der Südbahn und klagt über Vexationen, denen die Beamten ausgesetzt seien, welche im Verdachte stehen, Mittheilungen an die Oeffentlichkeit gemacht zu haben. Ein solches Vorgehen einer Privatgesellschaft sollte nicht geduldet werden, weil dies in der Bevölkerung böses Blut erzeuge. Pflicht der Volksvertretung aber sei es, Verhältnisse gleich jenen, welche bei der Südbahn bestehen, auf gesetzlichem Wege beseitigen zu helfen.

Abg. Swoboda gönnt den Polen die podolischen Bahnen, hofft jedoch, dass auch die Bevölkerung des Böhmerwaldes bei der Regierung Berücksichtigung finden werde. In dem Gesetzentwurfe über die podolischen Bahnen vermisst Redner die Bestimmung über eine frühere Verstaatlichung. Er bringt sodann seine speciellen Wünsche in Betreff der Förderung der Localbahn von Bruck a. H. an der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Tachau vor. Er hofft, dass die Regierung für das Baucapital dieser Localbahn die Zinsengarantie gewähren werde. Diese Bahn sei eine Lebensfrage für eine bisher vernachlässigte Gegend. Uebrigens würden die Finanzen des Staates aus dem Garantieverhältnisse gar nicht in Anspruch genommen werden, da das Erträgniss dieser Localbahn ein voraussichtlich günstiges sein werde. Sollte sein Wunsch nicht in Erfüllung gehen, dann werde er der Ausführung der podolischen Bahnen nicht zustimmen.

Abg. Richter macht auf die in letzter Zeit sich häufenden Unglücksfälle auf den Staatsbahnen aufmerksam. Er sieht den Grund hiefür in dem an unrechter Stelle angewendeten Sparsysteme. Hiedurch werde die Ueberwachung eine ungenügende. Die Bezahlung sei keine solche, dass die Organe der Staatsbahnen sich mit voller Hingebung ihrem Dienste widmen. Besonders überlastet seien die Bahnwächter, deren ganze Familie oft zum Bahndienste herangezogen werde, ohne dass dafür entsprechende Entlohnungen gezahlt werden. Was die k. k. Staatsbahnen in Niederösterreich anbelange, so sei zu rügen, dass ein Theil der Franz Josef-Bahn der Betriebs-Direction in Prag unterstellt sei. Redner führt weiter Klage über mehrere schlechte Zugsverbindungen auf den niederösterreichischen Staatsbahnlinien und spricht den Wunsch aus, dass die Dampftramway Wien—Gross-Enzersdorf bis Orth a. d. Donau verlängert werde. Schliesslich empfiehlt er der Regierung die Berücksichtigung mehrerer Localbahn-Projecte für Niederösterreich, namentlich jenes der sogenannten niederösterreichischen Transversalbahn, welche die beiden Viertel jenseits der Donau durchziehen soll, ferner das Project der Verbindung von Absdorf und Stockerau.

Abg. Klun tritt für den Ausbau der Karawanken-Bahn ein, die von Klagenfurt über den Loibl nach Krainburg führen und eine kürzere Verbindung mit dem Hafen von Triest herstellen würde. Durch den Bau der Valsugana-Bahn, die heute der Herr Minister angekündigt habe, würde vor Allem Venedig gewinnen, während Triest geschädigt würde, was die Krainer, als nächste Nachbarn Triests, nicht gutheissen könnten. Die Trasse der Karawanken-Bahn sollte so geführt werden, dass sie auch der Bevölkerung in dem Gebiete zwischen Neumarktl und Krainburg den möglichsten Nutzen bringe. Nicht nationale Gehässigkeit sei es, wenn seine Partei darauf bestehe, dass das Bahnpersonal der Staats- wie der Privatbahnen der Volkssprache mächtig sei, und dass die Stationsnamen, sowie andere Bezeichnungen auf den Bahnhöfen in der Sprache des Volkes angegeben werden; die Nichtbeachtung dieses Wunsches habe oft wirthschaftliche Nachtheile für das Publicum zur Folge. In Krain werde Seitens der Südbahn diesen Forderungen entsprochen, leider aber nicht in den slovenischen Gebieten des Küstenlandes. Schliesslich sieht sich Redner noch genötbigt, auf die Angriffe des Abg. Dr. Gessmann gegen die Südbahn zurückzukommen, die, wie er glaube, ungerechtfertigt seien. Warum gehen diese Angriffe gerade immer von einer Seite aus? Er selbst habe noch keine solche Wahrnehmungen gemacht, welche Abg. Dr. Gessmann's Anklagen rechtfertigen könnten, wohl aber habe er von anderen Personen gehört, dass die Südbahn eine der solidest gebauten Bahnen sei. Glaube man denn, mit einem solchen Feldzuge die Verstaatlichung der Südbahn beschleunigen oder für den Staat leichter und vortheilhafter gestalten zu können? Diese Rechnung dürfte wohl falsch sein, denn die Bedingungen der Verstaatlichung seien ja in der Concessions-Urkunde festgestellt, und die Südbahn habe keinen Grund, von denselben etwas nachzulassen. Redner hält es nicht für zulässig, dass man ein Verkehrsinstitut von der wirthschaftlichen Bedeutung der Südbahn so grundlos verdächtige, und dass man die Reisenden in solcher Weise beunruhige; er habe es desshalb für seine Pflicht gehalten, gegen die Anklagen, welche nach den Untersuchungen der staatlichen Eisenbahn-Behörden nicht stichhältig sind, seine Stimme zu erheben.

Abg. Dr. Kaizl bemängelt die Budgetirung für die Staatseisenbahnen. welche nicht auf einer richtigen Basis aufgestellt sei. Die im Budget eingestellten 86 Millionen Einnahmen für die Staatseisenbahnen seien nicht den Verhältnissen entsprechend. Die Erfolge der Verstaatlichung und des Staatseisenbahnbetriebes seien keine günstigen; binnen Jahresfrist seien zwei Tarifreformen im entgegengesetzten Sinne erfolgt. Im Jahre 1891 sei ohne jede Veranlassung eine Tarifreform durchgeführt worden, welche einen so grossen Ausfall in den Einnahmen der Staatsbahnen nach sich zog, weil diese unter den Selbstkosten transportirten. Der zweite Fehler war der, dass ein Ferment der fortwährenden Oscillation in unsere Staatsbahntarife gebracht wurde, da man sich klar sein musste, dass nach den Tarifen von 1891 wieder ein Hinaufgehen derselben nothwendig sein werde.

Die Tarife der Staatsbahnen sollten so gestellt werden, dass sie wenigstens die Selbstkosten des Betriebes decken und das Staatsbudget in keiner Weise belasten. Dazu bedürfe es einer 20 bis 25 perc. Erhöhung der gegenwärtigen Tarife.

Zu den Consequenzen des ungünstigen Erfolges des Staatsbahnbetriebes gehöre es, dass die Lage der Beamten und Diener bei den Staatsbahnen ungünstiger sei, als bei den Privatbahnen, und dass Wünsche, wie die Aufhebung der 2 perc. Gebühr bei den Vorschusscassen, unterdrückt werden mussten. Dadurch werde auch die Fortsetzung der Verstaatlichungs-Action und der Bau neuer Staatsbahnlinien behindert, während die Privatbahnen, in der Befürchtung, eingezogen zu werden, jedwede Investition unterlassen. Dies habe einen fühlbaren Stillstand in der Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens im Gefolge. Redner drückt schliesslich den Wunsch nach Einführung einer genauen Statistik der Ergebnisse des Staatseisenbahnbetriebes aus und erklärt, dass er mit Rücksicht auf die im Interesse der Staatsfinanzen dringend gebotene Aenderung im Staatseisenbahnwesen gegen die in Rede stehende Budgetpost stimmen werde.

Regierungsvertreter Se. Excellenz Sectionschef Dr. Ritter von Wittek bespricht zunächst das vom Abg. Dr. Roser vorgebrachte Project einer Bahn Parschnitz—Weckelsdorf, welche im Riesengebirge schon seit längerer Zeit geplant werde. Der Hinweis auf die volkswirthschaftliche Bedeutung dieses Projectes könne vom Handelsministerium nur vollständig gutgeheissen werden. In der That sei das Handelsministerium bei der grossen Anzahl von Projecten, welche im Laufe der diesjährigen Debatte vorgekommen seien, eigentlich überrascht gewesen, aus dem Riesengebirge so wenige Projecte befürwortet zu finden, da dies ja eine der industriereichsten Gegenden mit ungemein dichter Bevölkerung sei. Dieses Project sei einer wohlwollenden Aufnahme eben so sicher, wie auch andere Projecte im Erzgebirge, für welche sich Niemand im Hause eingesetzt habe und welche ebenso einen Gegenstand der Obsorge des Handelsministeriums bilden und hoffentlich auch nach und nach zur Verwirklichung gelangen werden. Bezüglich der vom Abg. Dr. Schorn gewünschten Verbindung Innsbrucks mit seiner Umgebung weist der Herr Regierungsvertreter darauf hin, dass die Erfüllung dieses Wunsches zunächst von der bayerischen Regierung abhängig sei. Redner reflectirt ferner auf einige andere Wünsche wegen Errichtung kleinerer Bahnlinien und bemerkt dann betreffs der Ausführungen des Abg. Freiherrn von Morsey, dass die höheren Tarife auf den Localbahnen ein unvermeidliches Opfer der Interessenten seien, wenn es überhaupt zur Errichtung von Localbahnen kommen soll. Der Herr Regierungsvertreter bespricht sodann die Betriebsverhältnisse bei der Südbahn und meint, die beiden von dem Abg. Dr. Gessmann erwähnten Unfälle können nicht mit anderen Eisenbahnunfällen ganz gleichgestellt werden, weil es sich hier nur um sogenannte Bahnereignisse handle, die nicht

mit einer Zerstörung von Bahnbetriebsmitteln und Verletzung von Reisenden verbunden waren. Ob der Unfall durch eine Ueberbürdung des Personals hervorgerufen wurde, werde die Untersuchung zeigen.

Es sei immer die erste Aufgabe einer solchen Untersuchung, zu eruiren, wie lange das betreffende Organ im Dienste stand und, wenn nothwendig, wird dann entsprechende Aenderung verfügt. Im Allgemeinen bemerkt der Herr Regierungsvertreter, dass die Verkehrssicherheit auf der Südbahn sich bei weitem günstiger stellt, als man nach den Ausführungen des Abg. Dr. Gessmann annehmen müsste. Im Grossen und Ganzen könne man eigentlich nicht sagen, dass der Verkehr der Südbahn nicht den Anforderungen der Sicherheit entspricht. Dies mag zum Theile auch der nachdrücklichen Einwirkung der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde zuzuschreiben sein, aber unrichtig wäre es, zu glauben, dass die Verkehrssicherheit auf den Südbahn-Linien irgendwie gefährdet sei. Dies müsse zur Beruhigung constatirt werden. Das Verdienst dafür falle in allererster Linie dem executiven Personal der Südbahn zu, welches ein ganz vorzügliches ist und den hohen Anforderungen, die einerseits der Verkehr und anderseits die bekanntlich ziemlich karg zugemessenen Mittel an sie stellen, in einer wirklich musterhaften und der grössten Anerkennung würdigen Weise entspricht. Zu den Voraussetzungen der Erhaltung eines guten und dienstfreudigen Wirkens gehört allerdings auch die Erhaltung der Disciplin und des Respectes vor den vorgesetzten Behörden.

Der Abg. Dr. Gessmann habe sich darüber beklagt, dass über die Zustände der Südbahn eingebrachte Interpellation an den Herrn Handelsminister bisher noch nicht beantwortet seien. Der Grund dafür liege, wie der Abg. Dr. Gessmann selbst angenommen habe, in den langwierigen Erhebungen, welche durch diese Anfragen hervorgerufen wurden. Sobald der Abschluss derselben erfolgt sei, werden dem Hause die entsprechenden Mittheilungen gemacht werden. Redner könne aber schon jetzt einige dieser Fragen aufklären. Es war von einem Unfalle die Rede, der in der Strecke Steinbruck—Laibach beinahe den Hofzug getroffen hätte, indem kurz nach Passirung des Hofzuges ein Felssturz erfolgte. Nach den diesfalls gepflogenen Erhebungen war für diesen Unfall, der sich übrigens schon 1888 ereignet haben soll, ein thatsächlicher Beweis nicht zu erbringen, und es dürfte das vielleicht auf einer unrichtigen Information beruhen.

In Betreff der Leobner Mur-Brücke sei es richtig, dass die Gesellschaft den Termin zur Auswechslung dieses schadhaften Objectes nicht einhielt. Die General-Inspection hat nämlich, und zwar lange bevor von dieser Murbrücke irgendwo in der Oeffentlichkeit die Rede war, durch ihre Visitationen constatirt, dass diese Brücke schadhaft sei, und der Gesellschaft den Termin bis 1. Juli gestellt. Das Eisenwerk konnte aber die Eisenconstruction nicht so rasch abliefern und die Bahn hat im kurzen Wege um eine Fristerstreckung angesucht. In der Zwischenzeit war aber nicht etwa, wie es in der Interpellation heisst, das Publicum einer Gefährdung ausgesetzt, sondern in der Zwischenzeit waren von der General-Inspection diejenigen Vorsichten getroffen, welche es ermöglichten, dass der Verkehr anstandslos fortgeführt werden konnte. Es wurden gewisse Verstärkungen an der Construction vorgenommen, es wurde das langsame Fahren angeordnet, so dass von einer Sicherheitsgefährdung durchaus nicht die Rede sein kann. In Betreff des Vorwurfes der Nichteinhaltung des behördlichen Auftrages wegen der Schienenüberhöhung bemerkt der Herr Regierungsvertreter, dass die Durchführung dieser Aufträge, welche die Gesellschaft mit ansehnlichen Opfern auf sich genommen habe, im Zuge sei. Es sei übrigens Vorsorge getroffen, dass die Erhöhung genau nach den Normalien der Staatsbahnen durchgeführt werde. Die Initiative zu dieser Verbesserung sei ausschliesslich von der General-Inspection ausgegangen, und man sei nicht etwa erst durch die parlamentarische Erinnerung oder durch andere Anlässe dazu gekommen, die Verbesserung der Zustände der Südbahn nachdrücklichst ins Auge zu fassen.

Diese Frage hänge auch zusammen mit dem Commissionszuge, von welchem der Abg Dr. Gessmann gesagt habe, dass bei demselben eine Irreführung der Aufsichtsorgane stattgefunden habe. Die Südbahn wollte den verschiedenen an sie herantretenden Wünschen der Betheiligten, namentlich den Wünschen Triests nach Verbesserung der Zugsverbindungen zunächst durch eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bei den Triester Eilzügen nachkommen. Die General-Inspection habe sofort gefunden, dass das nicht ganz unbedenklich wäre, und weil man nicht blos auf theoretische Gründe, sondern auch auf die unmittelbare praktische Erfahrung hin die Festsetzung der Maximal-Geschwindigkeit bestimmen wollte, sind diese commissionellen Probefahrten eingerichtet worden. Das Schelmenstück, mit welchem die Organe der General-Inspection getäuscht werden sollten, wäre zu durchsichtig. Ich kann mir nicht vorstellen, dass irgend ein practischer Ingenieur, der noch dazu die Strecke kennt wie seinen Schreibtisch, es nicht bemerken sollte, wenn der Zug eine Station überfährt, und dass dann die Fahrgeschwindigkeit eine andere sein muss, wenn gewisse Aufenthalte nicht gemacht werden, als wenn sie gemacht werden. Es hiesse einen ungewöhnlichen Grad von mangelnder Diligenz bei den Aufsichtsorganen voraussetzen, wenn man glauben sollte, sie hätten durch ein solches Kunststück getäuscht werden können. Es ist das nicht der Fall gewesen, die Organe, welche gefahren sind, haben genau gewusst, dass die Fahrgeschwindigkeit eine höhere ist und dem entsprechend sind auch die Vorschläge der Südbahn nicht bewilligt worden. Es sind im Gegentheile als Voraussetzung für die Fahrgeschwindigkeit die Schienenüberhöhungen angenommen worden, und in der letzten Zeit hat die Gesellschaft selbst gefunden, es sei zweckmässig, die Fahrgeschwindigkeit der Züge gegen das bisher übliche Ausmass zu vermindern, weil die Einhaltung der Fahrzeit nicht genügend gesichert war.

Was die Bemerkungen bezüglich des Fahrparkes betreffe, so seien die Erhebungen noch etwas weiter zurück. Dieser Gegenstand müsse sehr eingehend geprüft werden, und es werde noch Gelegenheit sein, dem Hause hierüber Mittheilungen zu machen. Das Eine könne der Herr Regierungsvertreter schon jetzt bemerken, dass Klagen über Wagenmangel auf den von der Südbahn durchzogenen Gegenden in den letzten Jahren niemals laut wurden.

Der Herr Regierungsvertreter gibt hierauf Aufklärungen über die Reconstruction der Etschbrücke bei Gmund in Südtirol und wendet sich sodann zu den Ausführungen des Abg. Dr. Gessmann, in welchen derselbe die Südbahn einer Sorglosigkeit und Pflichtverletzung bezüglich geheimzuhaltender Behelfe der Kriegsfahrordnung angeklagt habe. In dieser Beziehung, bemerkt der Herr Regierungsvertreter, ist dem Handelsministerium schon vor einiger Zeit eine Anzeige zugekommen, die aber auf wesentlich anderen Grundlagen beruht als das, was heute vorgebracht wurde. Damals war nur davon die Rede, dass die Verwahrung der Kriegsfahrordnungsbehelfe nicht genügend sei, und dass Exemplare dieses geheimzuhaltenden Dienstbehelfes an unberechtigte Personen ausgefolgt worden seien. Diese Anzeige ist zum Gegenstande einer eingehenden Erhebung gemacht worden, und es hat sich nach dieser Erhebung nichts herausgestellt, was dem Handelsministerium Anlass zum Einschreiten gegeben haben würde. Heute sind aber andere, und zwar, wie es scheint, concrete Thatsachen, vorgebracht worden, durch welche nicht blos die Südbahnverwaltung, sondern auch ein Privat-Institut, dessen sich die Südbahnverwaltung zur Vervielfältigung der graphischen Behelfe der Kriegsfahrordnung bediente, compromittirt erscheinen. Die Tragweite und die Wichtigkeit dieser Beschuldigungen wird selbstverständlich dem Handelsministerium Anlass bieten, die eingehendste Erhebung und Untersuchung einzuleiten und das Haus wolle versichert sein, dass das Handelsministerium es an Ernst und Nachdruck bei dieser Erhebung und Untersuchung gewiss nicht werde fehlen lassen.

Der Herr Regierungsvertreter wendet sich sodann zu den Ausführungen des Abg. Kaftan über die höhere Ausbildung der Eisenbahnbetriebsbeamten. Der Abg. Kaftan wünschte, dass für die Ausbildung der Eisenbahnbeamten gesorgt werde, damit ihnen die Eignung zur Versehung der höheren Stellen des Eisenbahndienstes gewährleistet werde. Die Frage der Ausbildung der höheren Eisenbahnbeamten sei derzeit eine in der Literatur sehr lebhaft behandelte. Die Schwierigkeit der Lösung dieser Frage liege darin, dass es sich darum handle, eine gemeinsame höhere Ausbildung Functionären zu ertheilen, deren Fachausbildung eine vollständig verschiedene sei. Ob es gelingen werde, das Ziel zu erreichen, wenn man absolvirte Techniker, absolvirte Juristen, absolvirte Rechnungsbeamte in einer gemeinsamen Anstalt mit den Disciplinen des höheren Eisenbahnwesens vertraut macht, sei zu bezweifeln. Der Herr Regierungsvertreter anerkennt die ausserordentlich überwiegende Stellung der Techniker im Eisenbahndienste; es sei zu verwundern, dass auf einem so eminent technischen Gebiete, wie es das Eisenbahnwesen sei, nicht Techniker an den entscheidenden Stellen zu wirken berufen seien. Diese Wahrnehmung zeige deutlich, dass es irgendwo fehlen müsse, und wenn man den Ursachen nachgehe, so finde man, dass es an der Ausbildung der Techniker fehle, und da wäre der Hebel anzulegen, damit die Techniker die ihnen gebührende Stellung im Eisenbahnwesen wirklich einnehmen. Man vermisse eine gewisse Ergänzung der technischen Bildung durch administrative Qualitäten und es fehle unserer technischen Bildung für Eisenbahnzwecke und vom Standpunkte des Eisenbahnwesens ein administrativer Tropfen.

Wünschenswerth wäre da eine berufsmässige Gliederung des technischen Faches, wie sie in mehreren ausländischen Staaten durchgeführt sei. Der Herr Regierungsvertreter verweist auf die kaiserliche Ingenieurs-Akademie in St. Petersburg. Dieses Ingenieurscorps mache sowohl bezüglich seiner allgemeinen, wie seiner fachlichen Bildung und seiner socialen Stellung nach den besten Eindruck. Den Leuten, die in diese Ingenieurschule eintreten, sichere man aber auch eine entsprechende Lebenstellung. Das wäre der Weg, nicht blos Prüfungen einführen und die Sache erschweren und dann den Leuten sagen, jetzt ist kein Bedarf. Damit hilft man nicht, sondern wenn man Jemand zumuthet, dass er sich den höchsten Anforderungen des Berufes entsprechend ausbilde, muss man ihm auch eine dementsprechende Versorgung geben. Die Frage der Ausbildung des höheren Eisenbahnpersonals sei nicht nur von Seite der General-Inspection durch entsprechende Vorschriften zu lösen versucht worden, sondern es sei auch von Seite der Universitäten mit Anregungen in Bezug auf die Einrichtung fachlicher Vorträge, betreffend das Eisenbahnwesen, an das Handelsministerium herangetreten worden. Es seien auch schon an der hiesigen, wie an der Lemberger Universität solche specielle Vorträge eingerichtet worden. Das Handelsministerium bittet in dieser Richtung, abzuwarten, wie sich die Lösung dieser Frage gestalten wird; das Handelsministerium lässt dieser Angelegenheit die grösste Aufmerksamkeit zu Theil werden, und wenn nicht Alles so rasch gehe, so liege der Grund darin, dass die Anforderungen, welche an das Handelsministerium herantreten, so ausserordentlich grosse seien.

Abg. Graf Adolf Dubsky verweist darauf, dass die Wiener freiwillige Rettungs-Gesellschaft 1883 den Eisenbahnen, welche in Wien einmünden, unentgeltlich 50 Traggestelle und 100 complete Betten zur Verfügung gestellt habe; nur die Nordbahn habe ihre acht Traggestelle und sechszehn Betten ergänzt und in verschiedenen Stationen, in Wien, Krakau, Oderberg und Bielitz Rettungswagen eingeführt, und zwar in der Weise, dass im Falle eines Unglückes der Rettungszug sehr rasch an seinen Bestimmungsort abgehen könne. Die anderen Eisenbahn-Gesellschaften hätten die ihnen zugewiesenen Utensilien aufgenommen, rubricirt und in Magazine eingesperrt. Bei einer Bahn seien dieselben in kurzer Zeit zu Grunde gegangen. Diese Eisenbahn-Gesellschaft, deren Vermögensverhältnisse zu denen der armen Rettungs-Gesellschaft in einem ungeheuren Missverhältnisse stehen, sei nun an die Rettungs-Gesellschaft mit dem merkwürdigen Ersuchen herangetreten, diese Geräthschaften zu ersetzen, und habe diesen Ersatz auch von der Rettungs-Gesellschaft in liberalster Weise bekommen. Redner spricht die Ueberzeugung aus, dass, im Falle der Herr Handelsminister nur einen diesbezüglichen Wunsch ausspräche, das Beispiel der Nordbahn, welches hier anerkannt werden müsse, von den übrigen Eisenbahn-Gesellschaften nachgeahmt werden würde.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Feldkirch—Buchs: Hebung der Eisenbahnbrücke über den Rhein.) Die Arbeiten in Betreff der durch die successive Hebung der Sohle des Rheinbettes nothwendig gewordenen Höherlegung der Eisenbahnbrücke bei Buchs sind bereits vollendet. [28. Februar, Z. 57.537 ex 1892.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Gasleitung in der Ausbindehalle der Wagenwerkstätte Floridsdorf.) In der Ausbindehalle der Wagenwerkstätte der Station Floridsdorf wird behufs Beleuchtung derselben durch 32 Siemens-Lampen mit Regenerativbrenner eine neue Gasleitung hergestellt. [11. Februar, Z. 1991.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Haltestelle „Hlussowitz".) Beim Wächterhaus Nr. 96 in der Strecke Olmütz—Prerau, zwischen der Station Olmütz und der Haltestelle Boniowitz wird eine Personen-Haltestelle ausgeführt; dieselbe erhält die Bezeichnung „Hlussowitz".
[13. Februar, Z. 4470.]

— (Linie Bielitz—Kalwarya: Schuppen in der Station Wadowice.) In der Station Wadowice wird für Zwecke des Eduard Heidrich ein Petroleumschuppen hergestellt.
[15. Februar, Z. 8469.]

— (Linie Wien—Dzieditz—Saybusch: Verstärkung der Eisenconstruction der Zilcabach-Brücke.) Das Project für die Verstärkung der Eisenconstruction der Zilcabach-Brücke in km 351·24 der Strecke Bielitz—Saybusch wurde genehmigt. [18. Februar, Z. 6920.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Allgemeine Eröffnung der Güterschiffahrt.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gibt unterm 5. März bekannt, dass, nachdem nunmehr auch die Theiss und die Donaustrecke unter Turn-Severin eisfrei ist, die Güterschiffahrt auf der gesammten Donau inclusive der Nebenflüsse: Drau, Theiss und Save eröffnet ist.

England. (Neue Dampfer.) Das im September vorigen Jahres fertig gestellte Schiff „Campania" und der am 7. Februar dieses Jahres in der Werfte von Govan vom Stapel gelassene Dampfer „Lucania", beide der Gesellschaft der Cunard-Linie gehörig, sind, mit Ausnahme des „Great Eastern" dermalen die grössten Seeschiffe. Dieselben sind 600 Fuss lang und 85 Fuss breit (183, bezw. 26 m) und sind für eine Fahrgeschwindigkeit von 21 Knoten, d. s. 38·9 km per Stunde gebaut.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 13. bis zum 19. März.)

Adriatischer Dienst.

14. März, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.
15. „ um 4 ½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän R. Colledani, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.
16. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Messina", Capitän A. Billaffer, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
„ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
17. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Oreste", Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
18. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.
19. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Tibisco", Capitän F. Goll, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

14. März, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Minerva", Capitän A. Orlando, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Anschluss in Smyrna nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Cesmé, Samos und Rhodus.
15. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Timavo", Capitän G. Sabbadini, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata Piräus, Salonich, Cavalla-Lagos, Dodeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.
17. „ zu Mittag: Dampfer „Poseidon", Capitän A. Fellner, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.
18. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Pandora", Capitän G. Costanzo, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Pyräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

21. März, um 4 U. Nachm.: Dmpf. „Elektra", Capitän G. Mariani, nach Indien und China, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong und Shanghai.
nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. März d. J. dem Ministerial-Secretär im Handelsministerium Franz Xaver Freiherrn von Buschman das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr.

Ausgabe eines neuen Tarifes.

Im Nachhange zu der in Nr. 22 dieses Blattes vom 23. Februar 1893 auf Seite 349 enthaltenen Kundmachung wird bekannt gegeben, dass durch den am 1. April 1893 in Wirksamkeit tretenden Tarif für den Oesterreichischen Donau-Umschlagsverkehr via Wien, bezw. Korneuburg, der vom 15. Mai 1888 giltige Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und serbischen Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft andererseits mit Umschlag in Korneuburg sammt Nachträgen gänzlich aufgehoben wird.

Insoweit in dem Tarife vom 1. April 1893 Frachtsätze für einzelne in den Tarif vom 15. Mai 1888 aufgenommene Stationen nicht enthalten sind oder Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die bezüglichen Frachtsätze des Tarifes vom 15. Mai 1888 noch bis zum 30. April 1893 in Geltung.

Wien, am 10. März 1893. [229]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

---

1. Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
2. Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.
3. Ostdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
4. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.
5. Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
6. Sächsisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
7. Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
8. Elbe-Umschlagsverkehr.
9. Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.
10. Süddeutscher Eisenbahnverband.
11. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.
12. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Eisenbahnverband.
13. Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.
14. Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr.
15. Belgisch-, bezw. Deutsch-Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Anwendung der ermässigten Frachtsätze für Getreide und Mehl.

Die für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten und Oelkuchen im Verordnungs-Blatt Nr. 9 ex 1893 unter Post Nr. 221—233, ferner die für den Transport von Mehl und sonstigen Mahlproducten im Verordnungs-Blatt Nr. 6 ex 1893 unter Post Nr. 169 für Wien, Marchegg und Stadlau publicirten ermässigten Frachtsätze werden auch im Verkehre mit den in den Tarifen der obangeführten Verbände enthaltenen österreichischen oder ausländischen Stationen, ferner die daselbst für die Station Györ publicirten ermässigten Frachtsätze auch im Verkehre mit den Stationen der Linie Bruck a/d. L. — Simmering der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie der Localbahnen Schwechat—Mannersdorf und Bruck a/d. L. — Hainburg in dem Falle angewendet, wenn die Einrechnung dieser ermässigten Frachtsätze von den Aufgabsstationen bis zu den obbezeichneten Uebergangsstationen und von da bis zu den definitiven Bestimmungsstationen auf Grund der bestehenden Frachtsätze billigere Gesammt-Frachtgebühren resultiren als auf Grund der von den Aufgabsstationen nach den definitiven Bestimmungsstationen bestehenden directen Frachtsätze.

Die Sendungen sind mit directen nach den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufzugeben.

Bezüglich der in ausländischen Verbänden zum Transport gelangenden Sendungen erfolgt die Umrechnung der bewilligten ermässigten Frachtsätze zum Curse von 100 kr. = 170 Markpfennige, bezw. 210 Ctms. Die ermässigten Frachtsätze werden im Rückvergütungswege angewendet. Die Rückvergütung erfolgt auf Grund der Duplicat-Frachtbriefe und Original-Frachtbriefe, welche auf den Namen der die Begünstigung in Anspruch nehmenden Partei als Aufgeber lauten müssen. Diese Frachtdocumente sind spätestens bis Ende März 1894 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt. Diese mit directe bis zu den definitiven Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen aufgegebenen Sendungen werden in die in den obbezogenen Publicationen bedungenen Minimal-Quantitäten eingerechnet.

Wien, am 9. März 1893. [230]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).
Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Sächsisch-Oesterreichischer Verband.

Prolongation einer Tarifbegünstigung.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 12 vom 31. Jänner 1893 auf Seite 217 unter der fortlaufenden Nummer 100 kundgemachte und bis Ende März 1893 giltige Begünstigung wird hiemit bis Ende April 1893 verlängert.

Wien, am 8. März 1893. [231]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn

Einführung neuer Schülerkarten zwischen Schattau und Znaim.

Am 1. April 1893 gelangen in der Relation Schattau—Znaim Schülerkarten mit 30tägiger Giltigkeitsdauer zur Einführung.

Die Preise derselben betragen einschliesslich der ärarischen Stempelgebühr für die II. Classe 6 fl. ö. W. und für die III. Classe 3 fl. ö. W.

Wien, am 6. März 1893. [232]

Kohlenverkehr ab Segen-Gottes.

Aufhebung eines Tarifes.

Der ab 1. Jänner 1892 giltige Ausnahmetarif für den Transport von Kohle, Cokes und Briquettes von der Station Segen-Gottes nach Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und der Station Sopron der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wird mit 30. April 1893 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 9. März 1893. [233]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft I.

Ausserkraftsetzung der für Sosnowice bestehenden Frachtsätze.

Die in dem vom 1. April 1887 giltigen Classengut-Tarife, Theil II, Heft 1, des obbenannten Verbandes bestehenden sämmtlichen Frachtsätze ab ungarischen Stationen nach Sosnowice loco und transit werden mit 16. April 1893 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Budapest, am 10. März 1893. [234]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. (Einführung von Nachträgen zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. März 1893 kommen die Nachträge VIII zum Tarifheft 1 und X zum Tarifheft 2 zur Einführung. Sie enthalten Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stations- und Ausnahmetarife, sowie der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den bayerischen Vicinal- und Localbahnstationen. Die im Verkehr mit den Stationen Eisenstein, Furth i. W. und Salzburg eintretenden Erhöhungen erlangen erst am 15. April 1893 Geltung. Abzüge der Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 1. April 1893 tritt der Nachtrag III zu Theil II a und der Nachtrag IV zu dem besonderen Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz in Kraft. Ersterer enthält geringe Frachterhöhungen zwischen Reichenberg (Sächs. St.B.) und Alt-Münsterol Grenze, im Uebrigen bringen beide Nachträge Frachtermässigungen. Die Nachträge können von Mitte März ab von den Verbandsverwaltungen und der Drucksachen-Controle der kaiserl. General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg unentgeltlich bezogen werden.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891, Heft Nr. 2. (Aufhebung der Tarifsätze für die Station Essen K. M.) Am 1. April wird die nur noch dem Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr dienende Station Essen K. M. gänzlich geschlossen. Gleichzeitig kommen die für dieselbe bestehenden Tarifsätze zur Aufhebung. Die Abfertigung des von der genannten Station bedienten Verkehres wird alsdann auf dem Bahnhofe Essen Rh. zu den für letzteren bestimmten Tarifsätzen bewirkt werden. Wagenladungen der bei Essen K. M. angeschlossenen Werke werden zu den Tarifsätzen der Station Altenessen abgefertigt.

Niederländischer Verkehr mit Basel, Waldshut etc. (Nachtrag V zum Heft I des Verbands-Gütertarifes.) Am 1. April 1893 tritt zu dem Heft I des Verbands-Gütertarifes für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. September 1885 der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält u. A. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Delft, Haarlem, Maassluis, Piet-Gyzenburg, Schiedam, Veenenburg, Veenendaal, Vlaardingen, Vogelenzang und Ymuiden der holländischen Eisenbahn-Gesellschaft im Verkehre mit Constanz, Schaffhausen, Singen, Waldshut, Bregenz und Lindau.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C für die Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1893. (Beförderung von Heu, Stroh und Hopfenstangen.) Laut einer Anordnung der Generaldirection der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen dürfen bis incl. 31. Mai l. J. für den Versandt von Heu, Stroh und von Hopfenstangen im inneren bayer. Verkehre H^3 Wagen nicht verwendet werden und sind hiefür zwei offene Wagen der Serien E, F und bezw. H zu verwenden. Die Stationen wurden dabei beauftragt, die reine Fracht derart zu berechnen, als wäre das Gesammtgewicht der beiden Ladungen auf einen Wagen verladen, Nebengebühren, wie Deckenmiethe, Standgeld, Wiegegeld u. s. w. für jeden Wagen besonders zu berechnen und die Versender gegebenen Falles vor Stellung der Wagen hierauf aufmerksam zu machen.

Directer Gütertarif zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Localbahn-Actien-Gesellschaft in München vom 1. Jänner 1893. (Einführung des Nachtrages I.) Am 1. März 1893 ist der Nachtrag I zur Einführung gekommen, welcher eine besondere Zusatzbestimmung zur Verkehrsordnung und Berichtigungen im Haupttarife enthält. Derselbe kann von dem Materialdepôt der Generaldirection der kgl. Bayer. Staatsbahnen zum Preise von 30 Pfg. für das Stück bezogen werden.

Thüringisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. September 1891. (Einführung des Nachtrages VI.) Mit Wirksamkeit vom 1. März gelangte Nachtrag VI zur Einführung, welcher enthält:

I. Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.
1. Beschränkungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen;
2. Güterabfertigung nach Stationen mit mehreren Bahnhöfen;
3. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel I;
4. Betriebseröffnungen;
5. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel II.

II. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
1. Ergänzung des Ausnahmetarifs 2 C für Schleifholz;
2. Ergänzung des Ausnahmetarifs 5 für getrocknete Malztreber;
3. Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs 8 für Glassand;
4. Ausnahmetarif 12 für ungeleimte Holzstoffpappe.

Offert-Ausschreibung.

Für die **Brücke** über die Schwarze Bystrzyca nächst Stanislau ist die **Lieferung und Aufstellung der eisernen Tragwerke und Geländer** im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst 4 Fachwerkträger von je 39·5 m Stützweite aus weichem Martin-Flusseisen im Gesammtgewichte von rund 314 t.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen pro 100 kg, bezw. 1 m Geländer; die Offerte haben sich auf die ganze Lieferung zu beziehen.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, sowie alle weiteren Behelfe und Bedingnisse liegen im Bureau 2 a der Fach-Abtheilung für Bahnerhaltungs- und Baudienst der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien (XV., Westbahnhof) zur Einsicht auf.

Die bezüglichen Offerte müssen bis längstens 28. März l. J. 12 Uhr Mittags, im Einreichungsprotokolle der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien (XV. Administrationsgebäude) eingereicht werden.

Wien, im März 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
491	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Königl. ungar. Staatsbahnen	Erze aller Art	Bosna-Brod	Dombrau	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende 1893	Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Verband	88 kr.	85 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		
492	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe I	Wien	Eperjes bezw. vice versa	Nebige Frachtsätze finden keine Anwendung für a) Sendungen unter 50 kg pro Frachtbrief. b) lebende Thiere, frische Fische, frisches Fleisch, todte Thiere, auch Wildpret, ferner feuergefährliche und explodirbare Güter, beladene und leere Möbelwagen, c) Sendungen, welche an Dienststellen der betheiligten Verwaltungen adressirt sind, d) alle Güter, für welche ermässigte Frachtsätze im Kartirungswege oder Ausnahmetarifsätze bestehen, oder für welche sonstige weitergehende Bonificationen gewährt werden, e) Sendungen nach oder von dem Auslande, welche zu den bestehenden directen Frachtsätzen der ausländischen Verbandstarife abgefertigt werden. Sendungen, welche in Wien zur Umkartirung gelangen, werden nur dann refactirt, wenn nebst den Original-Aufgabs-Recepissen auch die Original-Frachtbriefe vorgelegt werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1893	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4		337 kr.		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Versender lautenden Original-Aufgabs-Recepisse, spätestens bis Ende April 1894	
			Güter der Classe A, B u. C in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief							235 kr.				
			Bleiwaaren, ordinäre (Pos. B 26 der Güter-Classification), Fette, als: Butter, Gänsefett und Rindschmalz; Glaserkitt, Käse, Kerzen aller Art, Kleber und Kleister; Leder, auch Imitationsleder (Kunstleder), Farbwaaren (Pos. F 6 der Güter-Classification). unverpackt oder verschnürt; Pelzabfälle und Pelzhadern, Schuhwichse; Seife, gemeine, nicht parfumirte, verpackt, Sulfat (schwefelsaures Natron) und Weinstein (Pos. W 15 der Güter-Classification) bei Aufgabe von 8000 kg pro Frachtbrief und Wagen							220 kr.				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
493	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Schleifholz (Position H 20, Punkt 8 der Güter-Classification des Tarif, Theil I vom 1. Jänner 1893)	Chabówka	Friedek-Mistek	Aufgabe mit directen an die Cellulose-Fabrik in Rattimau adressirten Frachtbriefen; Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der sonstigen für diese Transporte in Frage kommenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 20. März 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	36·5 kr.		Im Kartirungswege		
494	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**	Donau-Uferbahn	Zuckerrüben und Rübenschnitte	Oberlaa Kl.-Schwechat bezw. vice versa	Wien D.U.B. der K.F.N.B. trs.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 7 6	kr 6·5 5·5	kr. 0·5 0·5	Im Kartirungswege		Nur für Sendungen nach, bezw. von Angern
495	**Buschtěhrader Eisenbahn**	Böhmischen Westbahn und k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	A. Verbrauchsartikel, Effecten, Nahrungsmittel a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen B. Zerlegte Holzbaraken c) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen d) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	I. Prag (Bubna) B.E.B. bezw. umgekehrt II. Prag (Smichow) B.E.B. oder Prag (B.W.B.) bezw. umgekehrt	I. Rakonitz B.E.B. II. Rakonitz B.E.B. oder Rakonitz k.k.St.B.	1. Aufgabe als Frachtgut. 2. Die Frachtbriefe müssen rücksichtlich des Transportes nach Rakonitz stets von der k. k. Männerstrafanstalts-Verwaltung Prag ausgefertigt, resp. unterfertigt und an das Sträflings-Detachement in Rakonitz adressirt sein. 3. Für Transporte in umgekehrter Richtung müssen die Frachtbriefe von dem Detachement in Rakonitz als Aufgeber unterfertigt und an die k. k. Männerstrafanstalts-Verwaltung Prag adressirt werden. 4. Jedem Frachtbriefe muss ein Certificat beigegeben werden, womit bestätigt wird, dass die zu transportirenden Gegenstände zur Verpflegung oder Ausrüstung der Sträflingscolonie bei Rakonitz bestimmt sind, oder von dieser an die k. k. Männerstrafanstalts-Verwaltung Prag zurückgehen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1893	Localgütertarif der Buschtěhrader Eisenbahn, Theil II, giltig vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V, bezw. Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der Böhmischen Westbahn, giltig vom 1. November 1892	Verschieden	kr. ö. W. A. I. / II. a) 29·9 / 31·4 b) 24·2 / 25·3 B. I. / II. c) 24·2 / 25·3 d) 20·0 / 20·7	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Pfennige					
496	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und Mahlproducte galizischer Provenienz	Krakau	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbenmschlags-Tarif für Galizien vom 1. Jänner 1893	140	130·4	9·6	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz, und der Schiffsconnossements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg, sowie der Seeconnossements ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg †) Für Kleie ermässigen sich die Frachtsätze für Dresden-Elbkai um 7 Pfennige pro 100 kg
				Bochnia					156	145·4	10·6			
				Bogumilowice					167	155·4	11·6			
				Tarnów					169	155·4	13·6			
				Dembica					181	167·4	13·6			
				Rzeszów					197	181·4	15·6			
				Jaroslan					214	198·4	15·6			
				Przemysl					226	206·4	19·6			
				Lemberg Centbh.					259	236·4	22·6			
				Lemberg p. z.					261	238·4 *)	22·6			
				Brody					289	257·4	31·6			
				Tarnopol					280	270·4	9·6			
				Podwoloczyska					296	286·4	9·6			
				Kolomea					316	288·4	27·6			
				Czernowitz					335	305·4	29·6			
				Stanislan					303	275·4	27·6			
				Sokal					266	245·4	20·6			
				Rawa ruska					244	223·4	20·6			
				Nowa grobla					224	203·4	20·6			
				Borki wielki					296	278·4	17·6			
				Krakau	Schönpriesen-Umschlag				135	125·4	9·6			
				Bochnia					151	140·4	10·6			
				Bognmilowice					162	150·4	11·6			
				Tarnów					164	150·4	13·6			
				Dembica					176	162·4	13·6			
				Rzeszów					192	176·4	15·6			
				Jaroslan					209	193·4	15·6			
				Przemysl					221	201·4	19·6			
				Lemberg Centbh.					254	231·4	22·6			
				Lemberg p. z.					256	233·4 *)	22·6			
				Brody					284	252·4	31·6			
				Tarnopol					275	265·4	9·6			
				Podwoloczyska					291	281·4	9·6			
				Kolomea					311	283·4	27·6			
				Czernowitz					330	300·4	29·6			
				Stanislau					298	270·4	27·6			
				Sokal					261	240·4	20·6			
				Rawa rnska					239	218·4	20·6			
				Nowa grobla					219	198·4	20·6			
				Borki wielki					291	273·4	17·6			
				Krakau	Dresden-Elbkai				176	166·4	9·6			
				Bochnia					192	181·4	10·6			
				Bognmilowice					203	191·4	11·6			
				Tarnów					205	191·4	13·6			
				Dembica					217	203·4	13·6			
				Rzeszów					233	217·4	15·6			
				Jaroslau					250	234·4	15·6			
				Przemysl					262	242·4	19·6			
				Lemberg Centbh.					295	272·4	22·6			
				Lemberg p. z.					297	274·4 †)	22 6			
				Brody					325	293·4	31·6			
				Tarnopol					316	306·4	9·6			
				Podwoloczyska					332	322·4	9·6			
				Kolomea					352	324·4	27·6			
				Czernowitz					371	341·4	29·6			
				Stanislau					339	311·4	27·6			
				Sokal					302	281·4	20·6			
				Rawa ruska					280	259·4	20·6			
				Nowa grobla					260	239·4	20·6			
				Borki wielki					332	314·4	17·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
497	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Mauerziegel	Podgórze-Bonarka	Zabierzow	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; die Sendungen müssen für die Erweiterungsbauten der Mydlniker Kalkfabrik bei Zabierzow bestimmt sein; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	5·4 kr.	3·0 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche von Seite der Empfangsstation die Bestätigung darüber tragen müssen, dass die Sendungen bei den nebenbezeichneten Bauten verwendet worden sind, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Die Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	
498	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	a) Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Oswiecim transito (für Friedrichshütte)	Nachweisung eines **Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. April 1893 bis 31. März 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. a) 18·9	kr. 16·1	kr. 2·8	Im Rückvergütungswege	**Auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses**	
				b) Hruschau					b) 18·1	14·5	3·6			
				c) Oderberg trs. (für Sendungen von Karwin)					c) 17·2	10·7	6·5			
				d) Teschen K.F.N.B. transito (für Sendungen von Trzynietz)					d) 17·4	12·0	5·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
499	Südbahn-Gesellschaft		Brückenconstructionstheile	Graz S.B.	Laibach S.B.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens, Auf- und Abladen durch die Partei, resp. auf deren Kosten. Sendungen müssen für die Unterkrainer Bahn bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Bahn adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	Variabel	46 kr. excl. Mgb.	Variabel	Im Kartirungswege		
500	Südbahn-Gesellschaft		Schlosser- und Tischlerarbeiten	Wien-Matzleinsdorf und Hetzendorf	Videm-Gurkfeld	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Die Sendungen müssen zur Ausrüstung der Unterkrainer Bahn bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Bahn adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	Variabel	75 kr. exl. Mgb.	Variabel	Im Kartirungswege		
501	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 64 i (Façoneisen etc.) im Böhmisch-Italienischen Güterverkehre	Alt-Kladno Kladno	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief, und Abfertigung nach den Bestimmungen für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	Francs pro Tonne = 1000 kg 30·01 29·33	Variabel	Kartirung		
502	Südbahn-Gesellschaft		Sand und Schotter	Salurn	Bozen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und pro Frachtbrief. Sendungen müssen zur Strassen-Conservation des k. k. Baubezirkes Bozen bestimmt und an den Stadtmagistrat Bozen oder Meran adressirt sein. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	10 kr.	5 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
503	Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Siehe nachstehende Tabelle			Anfgabe als Frachtgut. Anfrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen von der k. k. Tabakfabrik in Hainburg aufgegeben oder an dieselbe adressirt sein
504	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Auwal	Lieben St.E.G. Prag St.E.G.	Anfgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 8·2 9·5	kr. 6·2 7·5	kr. 2·0 2·0	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
505	Steyrthalbahn		Getreide und Mahlproducte	allen Stationen der Steyrthalbahn		Aufgabe in jedem Gewichte. Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 300 t 600 t 1000 t pro Jahr	Bis 31. December 1893	Localtarif		5% 7% 10%	der eingehobenen Frachtgebühren	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Frachtbriefe für angekommene, und der Anfgabsrecepisse für abgesendete Güter, bis längstens Ende Jänner 1894	Sendungen von Steyr-Garsten, Steyrdorf und Unterhimmel nach Bad Hall, ferner von Steyr-Garsten nach Steyrdorf und vice versa, für welche ermässigte Kartirungssätze bestehen, werden zwar in das Minimalquantum eingerechnet, jedoch wird von diesen Frachtgebühren eine Rückvergütung nicht geleistet

Von oder nach Hainburg Bahnhof

Transportpreise pro 100 kg in Krenzern ö. W.

Nach oder von	für Tabakgefällsgüter der Classen I	II	A	A	für Retour-Emballagen als leere, gebrauchte Kisten	leere, gebrauchte Säcke
	bei Aufgabe von beliebigen Mengen		5000 kg	10000 kg	beliebigen Mengen	
Krakau	281·7	221·9	168·6	168·6	150·2	113·3
Wadowice	265·2	225·3	176·1	176·1	157·8	121·1
Brody	509	391	254	247	205·2	170·6
Czernowitz	594	442	272	263	220·8	181·6
Czortków	594	442	272	263	220·8	181·6
Kolomea	559	421	256	249	210·8	171·6
Lemberg	464	364	230	225	191·2	156·6
Monasterzyska	564	424	256	249	210·8	171·6
Nen-Sandez	344	282	199	193	153·2	133·6
Przemyśl	414	329	221	216	178·2	150·6
Rzeszów	363	291	212	206	166·2	137·8
Sambor	449	354	221	216	187·2	150·6
Sanok	419	333	195	193	175·8	138·6
Stanislan	534	406	242	236	202·8	163·6
Tarnopol	534	406	263	255	211·2	175·6
Tarnów	318	255	191	188	155·2	126·8
Zabłotów	569	427	261	253	213·8	174·6

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
506	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (exclus. Rohzucker)	Chropin	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe von mindestens 2000 Tonnen bis Ende December 1893. Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis Ende December 1893	Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige 172	149*	23	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnaissements für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				167	144*	23			
					Dresden-Elbequai				208	185	23			
					Riesa-Elbequai				232	209	23			
507	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	a) Borke (Rinden) nicht verkleinert oder nicht gemahlen; b) Lohe (verkleinerte oder gemahlene Borke) unverpackt oder in Säcken verpackt	Ungar.-Brod	Adlerkosteletz	Aufgabe in vollen Wagenladungen bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893		Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. a) 61·0 b) 67·0		Im Kartirungswege		Das Anfladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Hohenbruck					a) 60·6 b) 66·6				
					Neubidschov					a) 74·2 b) 80·2				
			Borke (Rinden) nicht verkleinert oder nicht gemahlen		Trebitsch				51·3	49·3	2·0			Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
508	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Melasse	Angern	Kolin (St.E.G. und Oe.N.W.B.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif-Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Jänner 1890, resp. Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	53·4		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen dieser Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Göding						63·1				
				Lundenburg						53·4				
				Rohatetz						64·9				
				Bisenz-Pisek	Kolin St.E.G.					68·3				
				Branowitz						53·4				
				Kostel						53·4				
				Rohrbach-Seelowitz						53·4				
				Saitz						53·4				
				Hennersdorf						74·4				
				Choltic					20·7	14·0	6·7			
				Přelonč					15·1	13·0	2·1			
				Littau (L. B.)					50·7	47·9	2·8			
509	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Von den im Verordnungs-Blatte Nr. 139 ex 1892 sub Post-Nr. 1926 publicirten ermässigten Frachtsätzen treten folgende ausser Kraft, und zwar die Frachtsätze der Classe A bei den Stationen Mehadia, Oravicza, Verciorova und Versecz; die Frachtsätze der Classe B bei den Stationen Fehértemplom und Versecz; ferner die Frachtsätze für Güter aller Art bei den Stationen Mitrovicz und Petervárad, nachdem an Stelle derselben billigere Frachtsätze Anwendung finden.											
510	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Papier aller Art zur Ausfuhr aus Oesterreich	Wien K.F.J.B., K.F.N.B., St.E.G., Oe.N.W.B.	Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	Vierzehn Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		175 Pf.		Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 31. **Wien, 16. März 1893.** **VI. Jahrgang.**

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Zur Entscheidung in Angelegenheiten von Strassenumlegungen, welche nach Massgabe des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes zu beurtheilen sind, ist nicht die Strassenverwaltung, sondern das Handelsministerium berufen, und ist die Strassenverwaltung Partei.

Anlässlich der Anlage eines Rangir-(Vor-)bahnhofes in Floridsdorf durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde die Umlegung der Bezirkstrasse Leopoldau-Jedlersdorf und im Zusammenhange die Herstellung einer Durchfahrt in km 6·9—7·0 der Linie Wien — Krakau nothwendig.

Der niederösterr. Landesausschuss gab mit Entscheidung vom 28. Februar 1891, Z. 2341, der Eisenbahnunternehmung die Bedingungen für die Uebernahme der hergestellten Durchfahrt in die Erhaltung des Bezirksstrassenausschusses bekannt.

Gegen diese Entscheidung erhob die Kaiser Ferdinands-Nordbahn Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshof, und zwar nicht blos in merito, sondern auch in formali, indem sie vor Allem die Competenz des Landesausschusses zur Vorschreibung dieser Bedingungen gegenüber der Nordbahn bestritt.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hob die angefochtene Entscheidung nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, auf mit folgender Motivirung:

Der Verwaltungs-Gerichtshof hatte vorerst zu prüfen, ob diese Einwendung begründet sei und ist hiebei zur Ueberzeugung gelangt, dass die Vorschreibung dieser Bedingungen nicht im Wirkungskreise des Landesausschusses gelegen war. — Im vorliegenden Falle handelt es sich nämlich um eine durch die Herstellung einer Eisenbahnanlage nothwendig gewordene Strassenumlegung, sonach um eine im § 10, P. e, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, vorgesehene Angelegenheit.

Die vom Handelsministerium mit Erlass vom 23. Jänner 1890, Z. 52.119 ex 1889, auf Grund der politischen Begehung und der vom niederösterr. Landesausschusse mit dem Erlass vom 10. November 1889, Z. 38,499, erklärten Zustimmung zum Projecte ertheilte Genehmigung zur Ausführung des Projectes, ist der Rechtsact, auf welchem einerseits die Berechtigung der Bahngesellschaft zur Ausführung des Projectes, andererseits die Verbindlichkeit zur Einhaltung der hiebei besonders vorgeschriebenen oder aber aus dem Concessions-Gesetze, insbesondere aus § 10, P. e, desselben fliessenden Bedingungen beruht, und es kann daher auch nur dem hiezu berufenen Handelsministerium zustehen, die Eisenbahn-Gesellschaft zur Erfüllung der einen oder der anderen obliegenden Verpflichtung zu verhalten.

Dieser grundsätzlich festzuhaltende Standpunkt kann auch nicht dadurch eine Aenderung erfahren, dass es sich im gegebenen Falle um die Verlegung einer Bezirkstrasse handelt, und dass nach dem niederösterr. Landesgesetze vom 14. Jänner 1887, L.-G.-Bl. Nr. 4, dem Landesausschusse bei der baulichen Anlage und der Verwaltung der Bezirksstrassen gegenüber den Bezirksstrassen-Ausschüssen ein bestimmtes Oberaufsichts- und Genehmigungsrecht vorbehalten ist, weil es sich im vorliegenden Falle nicht um eine vom Bezirksstrassen-Ausschusse nach Massgabe des eben erwähnten Gesetzes, sondern vielmehr um eine von der beschwerdeführenden Gesellschaft nach Massgabe des § 10, P. e, des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vollzogene Strassenverlegung gehandelt hat, bei welcher daher nicht das Strassengesetz, sondern das Eisenbahn-Concessions-Gesetz zur Anwendung zu gelangen hat und der Nordbahn der Bezirksstrassen-Ausschuss lediglich als Partei gegenübersteht.

Letzterer kann daher in dieser seiner Eigenschaft als Partei gegenüber der Nordbahn keinerlei entscheidende Verfügungen oder Anordnungen treffen; ein solches Entscheidungsrecht kommt aber auch dem Landesausschuss als Aufsichtsbehörde über die Strassenverwaltung nicht zu, und es konnte sich dessen Eingreifen nur auf eine allfällige Instruction des Bezirksstrassen-Ausschusses be-

schränken, keineswegs war jedoch der Landesausschuss befugt, in Form einer Entscheidung gegenüber der Nordbahn Uebernahmsbedingungen selbstständig festzustellen, da dies in der Competenz der mit der Handhabung des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes betrauten Staatsverwaltung, des k. k. Handelsministeriums, gelegen ist.

Wenn der Strassenausschuss oder der Landesausschuss der Meinung war, dass die Nordbahn rücksichtlich des Strassenfragmentes noch weitere als die ihr nach der Genehmigung des Projectes obliegende Verpflichtungen zu übernehmen hätte, so war es Sache dieser Strassenverwaltungsorgane, die competente Entscheidung des Handelsministeriums hierüber zu proveniren, es ging aber nicht an, diese Bedingungen der Gesellschaft selbst aufzuerlegen und als Zwangsmassregel hiefür die Verweigerung der Uebernahme zur Geltung zu bringen. Ebenso würde es der Nordbahn obliegen, die Intervention des Handelsministeriums anzurufen, wenn der Strassenausschuss die Uebernahme der Strassenstrecke deshalb verweigern sollte, weil er etwa die der Bahngesellschaft obliegenden Verpflichtungen für nicht erfüllt ansieht.

[Erkenntniss vom 26. März 1892, Z. 1007; conf. Sammlung Budwiński, Band XVI, pag. 267.]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 217. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 8. März wird die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag für das Jahr 1893 fortgesetzt.

In Verhandlung steht Capitel XI, Handelsministerium, D. Staatseisenbahnbau, E. Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen, F. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen und G. Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt. Damit im Zusammenhange stehen in Berathung die vom Eisenbahn-Ausschusse beantragten Resolutionen und die von demselben Ausschusse eingebrachten Anträge bezüglich der in Eisenbahn- und Tarif-Angelegenheiten eingelangten Petitionen.

Abg. Neuber gibt zunächst seinem Bedauern darüber Ausdruck, dass die Wiener Handelskammer nicht in der Lage gewesen sei, rechtzeitig ein Urtheil über das neue Betriebsreglement abzugeben, da trotz wiederholten Ersuchens erst am 11. September 1892, und zwar aus der Manz'schen Buchhandlung, der Handelskammer ein Exemplar zukam. Damals war das Betriebsreglement natürlich ein fait accompli. Der Tenor dieses Reglements sei ein unglücklicher. Selbst in dem Berner Vertrage waren die Eisenbahnen schon im Vortheile gegenüber dem verfrachtenden Publicum; dies sei aber in unserem Betriebsreglement noch viel mehr der Fall. Wenn z. B. Erbsen oder ähnliche Frachten durch Feuchtigkeit an Gewicht um zehn Kilogramm zunehmen, so werde der Verfrächter um den zehnfachen Frachtsatz bestraft. Holz werde gegenwärtig fast ausschliesslich in theilweise bearbeitetem Zustande verfrachtet. Durch das Abwerfen bei Uebergewicht komme es nun sehr häufig vor, dass das abgeworfene Holz durch die hiebei erlittenen Beschädigungen unbrauchbar werde. Man hätte glauben sollen, der Zollstreit zwischen Frankreich und der Schweiz werde Veranlassung zur Hebung des österreichischen Exportes nach der Schweiz geben. Wie da aber die Transportverhältnisse störend eingreifen, zeigt folgendes Beispiel: Ein Ungar, welcher die Idee, den schweizerisch-französischen Zollstreit auszunützen, aufgriff, machte sehr schlechte Erfahrungen. Er verlud in Neuhäusel einen Waggon Heu nach der Schweiz und der dortige Stationsbeamte erklärte das Profil für entsprechend. In Marchegg liess ein vorsichtiger Stationsbeamter mit Rücksicht auf die zu passirenden Tunnels drei Metercentner Heu abwerfen. In Nussdorf wurden auf Veranlassung eines noch scrupulöseren Stationsbeamten abermals drei Metercentner Heu abgeworfen und schliesslich warf man in Buchs zum dritten Male drei Metercentner ab. So seien nun in Genf statt 100 Metercentner nur 90 angelangt und der Absender habe sich natürlich einen 10percentigen Abzug gefallen lassen müssen. Von den verschiedenen Stationen habe er aber nach und nach die Verständigung erhalten, dass je drei Metercentner Heu zu seiner Disposition stehen. Das seien entschieden Zustände, welche den Verfrächter schwer schädigen. — Redner tadelt auch die Bestimmung, wonach Colli in auffallender Weise schablonirt werden müssen. Es sei auch nicht abzusehen, warum es dem Besitzer der Waare nicht gestattet sei, dieselbe selbst zu verzollen, obgleich er die Zusammensetzung der Waare besser kenne und daher auch eine richtigere Declaration abzugeben vermöge als der Bahnbeamte, welcher von derselben keine Ahnung habe. Ein Uebelstand sei es ferner, dass in dem neuen Betriebsreglement die Reclamationsfrist nach einem Jahre erlösche, obgleich Reclamationen in Refactie-Angelegenheiten bekanntermassen nicht vor drei Vierteljahren erledigt zu werden pflegen. Ein weiterer Missstand sei es, dass dem Aufgeber nicht freigestellt sei, auf telegraphischem Wege seine Waare in einer bestimmten Station aufzuhalten oder eine veränderte Disposition über die Versandtstation zu treffen. Ungerechtfertigt sei auch die Bestimmung, dass in dem Momente, wo ein Ausnahmstarif eintrete, die Schadensziffer restringirt werde. Die im früheren Betriebsreglement normirt gewesene vierwöchentliche Anmeldefrist bei schwer zu eruirenden inneren Beschädigungen der Waaren sei im neuen Reglement auf sieben Tage herabgesetzt worden. Der Mangel einer Specification der Gebühren auf den Duplicat-Frachtbriefen sei gleichfalls sehr zu bedauern, und so bedeuten diese Duplicate nur eine Stempelgebühr von fünf Kreuzern von jeder Sendung. Bei einer von Seite der Partei erfolgenden Verladung übernehme die Bahn sonderbarer Weise gar keine Garantie. Wenn bei einer Frachtsendung von 10.000 Kilogramm die Bahn keinen entsprechenden Waggon, sondern einen mit grösserem Laderaume beistelle, sei der Verfrächter genöthigt, eine bedeutende Mehrfracht zu bezahlen. Auch die Frachtbriefform sei nicht zufriedenstellend, da auf den Blanketten zu wenig Raum für die Angabe der Routen vorhanden sei. Das neue Betriebsreglement sei, nach Ansicht des Redners, auch theilweise Ursache, weshalb die Bahnverwaltungen nicht so prosperiren, wie es wünschenswerth wäre. Bei der Bedeutung des Durchzugsverkehres dürfe nicht übersehen werden, dass sich die Ausländer selbstverständlich Chicanen nicht gefallen lassen und schliesslich andere Routen wählen werden. Auch die Ueberlastung des Betriebspersonals durch zu viele Specialbestimmungen sei ein grosser Uebelstand. Der Umstand, dass viele Bahnbeamte ehemalige Officiere und als solche an eine strenge Subordination gewohnt seien, bringe viele Unzukömmlichkeiten im Verkehre dieser Beamten mit den Parteien mit sich. Man dürfe nicht vergessen, dass die Spediteure Kundschaften der Bahnen seien und als solche auf eine entsprechende Behandlung Seitens der Bahnbeamten Anspruch haben. Redner resumirt nun die Mängel des neuen Betriebsreglements, welches der Kaufmannschaft gegenüber den früher bestandenen gar keine Vortheile bringe, wenn man nicht etwa die Nichtexpedirung der Frachten an Sonntagen als einen Vortheil betrachten wolle. Deshalb wäre es zu wünschen, dass Aenderungen des Betriebsreglements nie ohne vorhergehende Befragung der Kaufmannschaft vorgenommen würden. Der Herr Sectionschef Ritter von Wittek habe zwar die Ansicht ausgesprochen, dass er alles Mögliche gethan habe und den Eisenbahnen nicht mehr wehe thun konnte; die Kaufmannschaft sei aber ganz der gegentheiligen Anschauung. Der Abschluss des neuen Betriebsreglements bedeute für die Eisenbahn-Directoren eine glückliche Stunde. Redner beantragt schliesslich eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, eventuelle Veränderungen in den Bestimmungen des Betriebsreglements nur im Einverständnisse mit den Handelskammern und nach Einvernehmen des Eisenbahnrathes vorzunehmen.

Abg. Graf Wurmbrand weist darauf hin, dass es psychologisch unmöglich sei, alle Ansprüche zu befriedigen, da viele Ansprüche erst zum Bewusstsein kommen, wenn man beginne, dieselben zu befriedigen, und dass sie dabei immer mehr wachsen. Man sehe das im öffentlichen Leben, an welches immer weitergehende Ansprüche gestellt werden. Man habe im Anfange die Eisenbahnen für sehr zweifelhafte Unternehmungen gehalten, und es seien seinerzeit zahlreiche Deputationen entsendet worden, welche die Bitte vorbrachten, ja nur keine Bahnen in ihre Gegenden zu führen. Seitdem seien Bahnen in Hülle und Fülle gebaut worden, und nun trete der Anspruch auf Verstaatlichung hervor. Redner hebt hervor, dass die Eisenbahnpolitik in Oesterreich noch weit schwieriger sei als anderswo. Man habe den Eisenbahnbau so theuer und so unzweckmässig angefangen als möglich, indem man ihn der Privatspeculation überliess. Dabei seien auch die geographischen Verhältnisse äusserst ungünstige, indem der einzige in Betracht kommende wichtige

Hafenplatz von dem ganzen Hinterlande durch die Alpen getrennt sei. Als nun die Verstaatlichungs-Action angefangen habe, seien nicht die wichtigsten Linien verstaatlicht worden, und in Folge dessen sei die Tarifpolitik nicht in der Hand des Staates. Nach allen diesen angeführten Daten könne es nicht Wunder nehmen, dass der Bahnbau in Oesterreich passiv sei und das Handelsministerium seine schwere Sorge mit den Bahnen habe. Man müsse wünschen, dass der Bahnbau in ein gewisses System gebracht werde, und deshalb erklärt sich Redner mit der vom Ausschusse beantragten Resolution einverstanden. Er bemerkt, dass die Passivität unserer Bahnen die Hauptschwierigkeit des Bahnbaues bilde. Dies sei auch der Grund, warum Subventionen in der Form von Uebernahme der Stammactien oder in der Form von Zinsengarantie gesucht werden. In Steiermark sei durch die Betheiligung des Landtages an der Subvention eine Reihe von Bahnen zu Stande gekommen. Es wäre angezeigt, das Land oder die Länder würden als Unternehmer auftreten, die Prioritätsactien übernehmen und die Stammactien den Interessenten überlassen. Dadurch wäre es möglich, die Localbahnen nach den Bedürfnissen jedes Landes systematisch auszubauen. Dazu sei die Einrichtung technischer Eisenbahnbureaux bei den Landes-Ausschüssen nothwendig. Redner erklärt sich ferner für das System der Schmalspur. Der grösste Nachtheil der breitspurigen Bahnen liege in ihrer theuren Fracht, welche keinen belebenden Einfluss auf die Industrie ausüben könne. Die um 30 pCt. der Anlagekosten billigere Schmalspur scheine für die österreichischen Verhältnisse wie geschaffen; die Bahnen, welche Steiermark nach diesem Systeme geschaffen, entsprächen vollständig ihrem Zwecke. Bei dem Bahnbau durch autonome Körperschaften sei die Betheiligung des Privatcapitals durchaus nicht ausgeschlossen. Würde der Staat zusammen mit den Ländern seinen Credit verwenden, um die Localbahnen auszubauen, dann dürfte man vor der Summe von 300 Millionen für zehn Jahre nicht erschrecken. Das Privatcapital würde sich daran betheiligen.

Redner führt weiter aus, dass Steiermark in der Lage sei, der Regierung ein Programm vorzulegen für die weitere Durchführung einer Localbahn, „welche nun nicht mehr rein locales Interesse hat, sondern auch ein staatliches Interesse dadurch, dass eine schon längst projectirte Bahn von Judenburg über Wolfsberg—Unter-Drauburg—Heilenstein nach Krain durch uns gebaut würde und dass der Staat dazu in der Weise beiträgt, dass er einen Theil der von uns ausgegebenen Obligationen, also der Verzinsung, übernimmt. Durch eine weitere Strecke von St. Georgen an die croatische Grenze ist den Staatsbahnen von Norden nach Süden eine Linie gegeben, welche sich bei Heilenstein gabelt und einerseits nach Triest geht, andererseits nach Croatien und dem Orient gehen könnte. Ein weiteres Project wäre der Ausbau der Linie von Maria-Zell, ein ferneres Project dasjenige, wodurch auch die Ybbsthal-Bahn sich mit Steiermark verbinden und anschliessend an die Linie Kapfenberg—Seebach sich direct mit der Südbahn bei Kapfenberg vereinigen könne." Redner führt nun aus, dass der Staat, wenn man das gleiche Verhältniss auf ganz Oesterreich anwenden wollte, bei einer Summe von 150 Millionen, welche etwa im Anfange zum Baue der nothwendigsten Localbahnen erforderlich wäre, sich an dieser Anslage mit 25 Millionen zu betheiligen hätte, welche in zehn Jahresraten in das Budget einzustellen wären. Nach diesem Systeme aber hätte der Staat den Vortheil, dass er unmittelbar nach Abschluss dieser Action in der Lage wäre, die Landescredite an sich zu ziehen, ohne dabei an Zinsen zu verlieren und eine weitere Action einzuleiten, um innerhalb der nächsten zehn Jahre weitere 150 Millionen in Localbahnen zu investiren. So sei der Staat, welcher nicht geneigt sei, sein Vermögen in Stammactien zu zerplittern, durch seinen Credit allein im Stande, diese Schöpfungen ins Leben zu rufen. Redner erörtert hierauf eingehend die grossen Vortheile dieses Projectes und meint, dass die Landtage, wenn sie sich mit solchen rein praktischen Projecten befassen und die hiezu nöthigen technischen und statistischen Bureaux einrichten wollten, auch in manchem Zweige der Landesverwaltung weitergehen und die Autonomie auch auf rein culturellem Gebiete, wie namentlich auf dem der Flussregulirungen und Strassenbauten, etwas ausdehnen könnten. Er bespricht sodann die Nothwendigkeit, dem Staate Mittel zu gewähren, um tüchtige Ingenieure für die in nächster Zeit erforderlichen grossen technischen Arbeiten anzustellen, welche selbstverständlich nicht auf der Stufenleiter der Beamten hinaufgehen könnten und um Beamtengehalte nicht zu haben wären. Dieser praktische Weg auf wirthschaftlichem Gebiete müsse jetzt betreten werden, so lange der äussere Frieden, der Wohlstand, der Credit und der herrschende Geldüberfluss eine solche Action möglich erscheinen lassen. Dies wäre auch der Weg, um das Regierungsprogramm durchzuführen, wozu es in Oesterreich weder an Intelligenz, noch an Capital, noch auch an dem guten Willen der Regierung fehle.

Regierungsvertreter Präsident der General-Direction der Staatsbahnen Se. Excellenz Dr. Ritter von **Biliński** verweist darauf, dass die Verwaltung der Staatsbahnen auf Grund und im Rahmen des Organisations-Statutes vom Jahre 1884 geführt werde. Dieses Statut sei im December 1891 vervollständigt worden. In derselben Zeit, sagt Redner, ist mir das Glück zu Theil geworden, auf den Posten des Präsidenten der General-Direction der Staatsbahnen berufen zu werden. Diesen Umstand benützte der Abg. Kaizl, indem er bemerkte, dass die Abgeordneten von Galizien, welche in Bezug auf die Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung nicht ganz zufrieden sind, diese Unzufriedenheit unterdrückt haben, weil ich an das Ruder gekommen sei, und weil sie hoffen, dass ich das Werk der Decentralisation fortführen werde. Meine früheren Collegen aus dem Polenclub wissen aber sehr wohl, dass ich so viel Loyalität besitze, dass ich die durch Se. Majestät den **Kaiser** sanctionirte Organisation auch ganz genau und pünktlich befolgen werde.

Man wird mir aber auch so viel Ehrgeiz zumuthen, dass ich nicht bestrebt sein werde, dasjenige Amt, an dessen Spitze ich getreten bin, zu kürzen und zu schmälern. Ich halte aber auch eine weitere Action im Sinne der Decentralisation, an der ich als Abgeordneter früher Theil genommen habe, wirklich für entbehrlich. Nachdem ich durch das praktische Leben in diese Angelegenheit mich vertieft habe, kommt es mir vor, dass die Frage einer weiteren Decentralisation der Staatseisenbahn-Verwaltung doch zu einem ziemlich leeren Schlagworte geworden ist. Sie könnte nur darin bestehen, dass derjenige Theil der Agenden, welcher im Centrum der Verwaltung nicht behandelt zu werden braucht, in vollem Masse den Betriebs- oder Landes-Directionen übergeben wird.

Besitzen aber die Betriebs-Directionen wirklich so wenige Agenden? Redner verweist darauf, dass den Betriebs-Directoren das ausschliessliche Recht der Aufnahme von Beamten zustehe, dass dieselben somit über die Zukunft der Staatsbahnen entscheiden. Dieselben haben weiter das Recht der Ernennung aller Diener, Unterbeamten und Beamten bis zu 1200 fl. Nach der neuen Normirung bestehe das gesammte Personal aus 27.746 Köpfen.

Der Herr Regierungsvertreter gibt ausführliche Daten über das Ernennungsrecht der Betriebs-Directionen, sowie über ihr Recht zu Remunerirung und Unterstützung der Beamten. In der Verwaltung sei die Decentralisation ganz durchgeführt; die Bevölkerung habe aber noch einen starken centralistischen Geist, man wende sich in jeder Angelegenheit an die General-Direction; er glaubt, dass es nicht möglich sei, die Competenz der Betriebs-Directionen noch weiter auszudehnen, ausser man müsste vielleicht die General-Direction ganz beseitigen. Der Herr Regierungsvertreter gibt sodann Auskünfte über das Recht der Betriebs-Direction bei Bestellungen und Anschaffungen.

Bei diesen Angelegenheiten theile sich in die Competenz die Betriebs-Direction mit dem Handelsministerium, die General-Direction bleibe nur als Vermittler dazwischen. Im Allgemeinen glaubt der Herr Regierungsvertreter bemerken zu können, dass durch das Statut der Wirkungskreis vollständig ausreichend bestimmt sei, damit die Betriebs-Directionen sich frei entwickeln können.

Er bespricht hierauf einige Ausführungen des Abg. Kaftan, so insbesondere dessen Wünsche in Bezug auf die Wagendirigirung. Dies sei eine centralistische Angelegenheit und sei mit den militärischen Angelegenheiten innig verknüpft. Darüber könne keine Betriebs-Direction selbst entscheiden. Gegenüber den Beschwerden in Bezug auf die Amtssprache bei den Staatsbahnen verweist der Herr Regierungsvertreter auf das Statut, nach welchem die deutsche Sprache die Amtssprache sei.

Nur für Galizien sei durch kais. Verordnung bestimmt, dass mit den nicht militärischen Behörden polnisch verkehrt werden soll. Bezüglich des Verkehres mit den Parteien bestimme das Statut, dass dieser Verkehr in derjenigen Sprache zu erfolgen habe, in welcher die Eingaben lauten. Das beziehe sich auch auf die Aufschriften, auf die Sprachkenntnisse der Beamten u. s. w. Der Bemerkung des Abg. Klun, dass die Bahnbeamten in Istrien der slovenischen Sprache nicht mächtig seien, widerspricht der Herr Regierungsvertreter. Die Aufschriften in den Stationen werden nur im Einvernehmen mit den politischen Behörden auf Grund der amtlichen Ortsrepertorien bestimmt.

Wenn man sich über die Controle der Betriebs-Directionen durch die General-Direction beklagt habe, so sei zu bemerken,

dass eine solche Controle geübt werden müsse, denn schliesslich sei ja die General-Direction nach oben verantwortlich und müsse wissen, was auf den Strecken vorgeht. Der Herr Regierungsvertreter stellt eine Aenderung in der Betriebs-Organisation für die Bukowina für den 1. April in Aussicht, da der Wirkungskreis des dortigen Betriebs-Inspectors bedeutend erweitert werden soll. Dem Abg. Dr. Kaizl, der davon gesprochen habe, dass man für die materielle Stellung des Personals der Staatsbahnen nichts thun könne, weil die Staatsbahnen beinahe bankerott seien, erwidert der Herr Regierungsvertreter, dass für heuer ein Plus von 1,000.000 fl. für die Beamten eingestellt worden sei, was auch mit den neuen Normirungen zusammenhänge.

Er gibt ausführliche Daten hierüber, wobei er auch bezüglich der Techniker erwähnt, dass jetzt Alles geschehe, um deren Los und Fortkommen zu erleichtern. Der Abg. Kaftan habe auch die Distinction der Techniker bemängelt; die nächstfolgende Distinction wäre der goldene Kragen. Bei uns gilt aber der Grundsatz, dass der goldene Kragen nur Jenen gebühre, welche vom Kaiser oder vom Minister, jedenfalls aber von einer Centralstelle ernannt werden. Nun werden die Oberingenieure nicht auf diese Weise ernannt, sondern erst die Inspectoren. — Wenn nun die Oberingenieure Inspectoren werden, dann tragen sie ohnedies den goldenen Kragen.

Was die Frage des Hofrathstitels anbelange, so seien es sehr vereinzelte Fälle, wo Betriebs-Directoren gern den Hofrathstitel haben würden. Es gehe dies eben aus bureaukratischen Gründen nicht, man könne aber ein ausgezeichneter Betriebs-Director ohne den Hofrathstitel sein. Weiter gibt der Herr Regierungsvertreter Auskunft über die materielle Stellung des unterstehenden Personals, wie der Locomotivführer, Conducteure, Bahnwächter u. s. w., deren Lage vom Abg. Dr. Gessmann als misslich geschildert wurde.

Der Abg. Dr. Gessmann habe hiebei ihm für die in dieser Beziehung getroffenen Massnahmen die Anerkennung ausgedrückt. Der Herr Regierungsvertreter bemerkt, er wäre für diese Anerkennung viel mehr dankbar gewesen, wenn Abg. Dr. Gessmann es nicht unternommen hätte, ihm dieses Lob auf Kosten seines ausgezeichneten Amtsvorgängers zu spenden. Es ist bekannt, welches Verdienst Freiherr v. Czedik um die Verstaatlichungs-Action und um die Schaffung des ganzen Staatsbahnnetzes habe. Von Protectionen ist dem Redner nichts bekannt, und wenn der Abg. Dr. Gessmann von solchen gesprochen habe, so sei dagegen zu bemerken, dass die Ernennungen immer im Gremium stattfinden, wo alle sieben Referenten zusammenkommen und die Majorität derselben entscheidet.

Es wäre besser, das Ressort der Staatsbahnen mit Wahlangelegenheiten und dergleichen nicht zu vermengen. Es sei auch einer Prüfungsverordnung erwähnt und hiebei in ganz ungerechtfertigter Weise gegen den Freiherrn v. Czedik losgezogen worden. In der That sei eine solche Vorschrift hinausgegeben worden. dass ein Beamter vor dem Uebertritte in die achte Rangsclasse sich einer sogenannten höheren Prüfung zu unterziehen habe. Diese Vorschrift sei aber noch gar nie in Kraft gewesen, folglich konnte Freiherr v. Czedik Niemand von dieser Prüfung dispensiren. Seither sei diese Prüfungsvorschrift überhaupt beseitigt worden, weil sie sich als nicht durchführbar erwies. Denn der Beamte, der draussen auf der Strecke sei, könne nicht die Zeit zur Vorbereitung für eine neue Prüfung finden.

Es werden einstweilen Prämien ausgeschrieben für die Verfassung von Büchern über die betreffenden Disciplinen, und dann wird vielleicht Gelegenheit sein, das Bildnngsniveau der Beamten durch Einführnng solcher Prüfungen zu erhöhen. Im Allgemeinen könne dem Beamtenstande, so wenig er auch Gelegenheit zu höherer Ausbildung habe, das Zeugniss gegeben werden, dass er trotz so starker Inanspruchnahme von bedeutendem Pflichtbewusstsein und einer Opferwilligkeit erfüllt sei, die man nicht genug loben könne. Der Herr Regierungsvertreter bemerkt, dass die Verwaltung darauf gefasst war, dass ihre Tarifpolitik kritisirt werden wird. Er geht im Detail auf die diesfälligen Bemängelungen der Abgeordneten Kaftan und Dr. Kaizl ein und betont, dass er schon in seiner Antrittsrede für eine allerdings sehr vorsichtige und mässige Tariferhöhung eingetreten sei. — Insbesondere glaube er, dass der Nahverkehr eher Tariferhöhungen vertrage als der Fernverkehr, auf welchen das Gros der österreichischen Producenten angewiesen sei.

Der Abg. Dr. Kaizl verlange höhere Tarife, weil erst dann die Verstaatlichung weiter fortschreiten könne; er erblickt in den billigen Tarifen eine Prämie zu Gunsten der Verfrächter auf Kosten der Steuerträger. Aber dieselben Steuerträger verlangen doch die Verstaatlichung, weil sie billige Tarife haben wollen. Der Regierungsvertreter bemerkt, es sei auch nicht richtig, dass gerade nur die Delegirten aus Galizien im Staatseisenbahnrathe für die von der Regierung festgesetzten Tarife gewesen seien. Vom Standpunkte der Verwaltung könne man weder für das eine, noch für das andere Ideal schwärmen. Es handle sich darum, die richtige Mitte zu finden und ein Tarifniveau festzustellen, unterhalb dessen die Staatsverwaltung individualisiren könne, dort, wo man einen Verkehr acquiriren oder einen Productionszweig fördern wolle.

Gegenüber dem Vorwurfe, dass im Staatsbahnwesen zu wenig verdient werde, verweist der Herr Regierungsvertreter darauf, dass im Jahre 1892 auch bei allen Privatbahnen und auch bei den deutschen Bahnen ein Ausfall eingetreten sei. — Dabei habe trotz aller Einwendungen die Cholera sehr bedeutend mitgewirkt, denn hiedurch sei sowohl der Personen- als der Frachtenverkehr vermindert worden. Die Ausfuhr von Getreide sei in Folge der vorgeschriebenen Desinfection der Säcke ganz unterblieben. Dazu kamen grosse Schneestürme, Verkehrsstörungen und Unterbrechungen. Unrichtig sei es auch, dass man mit der Tendenz, die Dinge besser darzustellen, höher präliminire, denn es seien nicht bloss die Einnahmen, sondern nach demselben Betriebscoëfficienten auch die Ausgaben höher eingestellt.

Der Herr Regierungsvertreter verweist auf eine ganze Reihe von Investitionen, welche in dem heurigen Budget enthalten sind; für Verstärkungen des Oberbaues 936.000 fl., für Stationserweiterungen 1,496.000 fl., für Fahrbetriebsmittel, ausser den vom Hause bereits votirten $5^1/_2$ Millionen, 2 Millionen, für Werkstätten - Einrichtungen und für den Investitions - Fonds 9,823.000 fl. Damit sei ein ganz erkleckliches Stück volkswirthschaftlicher Arbeit gethan, und zwar aus den Mitteln, die durch die Tarife verdient werden; denn es wäre unmöglich, von dem Finanzminister die vielen schweren Millionen hiefür zu bekommen, wenn man nicht entsprechend verdienen würde. Die Stationserweiterungen werden von dem Publicum zwar gewöhnlich nur vom Standpunkte der Bequemlichkeit und des schönen Aussehens aufgefasst, sie haben aber auch ihren ökonomischen Vortheil; denn durch die Verlängerung der Geleise sei es möglich, mit längeren Zügen ohne Gefahr zu verkehren. Bezüglich der Beschwerden wegen Fahrordnungsänderung bemerkt Redner, dass diese Frage eine Seeschlange bilde, die niemals zur Ruhe kommen könne; denn eine Fahrordnung, die Alle zufriedenstellt, sei unmöglich. Er bestreitet ferner, dass an den Bezügen für das Personal gespart werde, aber allerdings werde an den sachlichen Auslagen, Kohlenverbrauch etc. gespart, und in dieser Beziehung hat das letzte Jahr eine Ersparniss von circa 95.000 fl. ergeben. In diesem Sinne zu sparen, schliesst Redner, das Los der Bediensteten nach Möglichkeit zu verbessern, den Interessen der Volkswirthschaft und der Finanzen zugleich zu dienen, und überhaupt eine ruhige Verwaltung zu führen, welche die Bediensteten nicht nervös macht, welche ihnen gestattet, ihre Obliegenheiten zu erfüllen; das ist die Verwaltung, die ich mir als Ziel gesetzt habe, und ich bitte das Haus, von diesem Standpunkte aus meine Verwaltung beurtheilen zu wollen.

Abg. Dr. Fanderlik empfiehlt den baldigen Ausbau der Bahn von Wolframs - Triesch nach Teltsch, welche der Herr Handelsminister gestern bereits zugesichert habe, und betont, dass die Betheiligung der Interessenten, sowie eine Subvention aus Landesmitteln bereits gesichert seien. Durch die Verbindung nach Süden würde diese Linie eine mehr als locale Bedeutung erhalten. Weiter tritt Redner für den Ausbau der Eisenbahn Tischnowitz—Deutsch-Brod ein. Während in dem übrigen Mähren die Bevölkerung zugenommen habe, sei sie gerade in diesem Bezirke durch die Auswanderung ausserordentlich zurückgegangen, obwohl die dortigen Bewohner alle Gewähr für die Entwicklung des Gewerbefleisses bieten. Die Ursache für die rückläufige Bewegung liege darin, dass diese Bevölkerung von dem Weltverkehre ausgeschlossen erscheine. Das seinerzeitige Ansuchen der Nordwestbahn um die Concession für die Eisenbahnlinie von Brünn über Tischnowitz nach Deutsch-Brod sei vom Handelsministerium unter Hinweis darauf abgewiesen worden, dass die Ertheilung einer Concession an die Staatseisenbahn-Gesellschaft für die Linie Brünn—Tischnowitz unmittelbar bevorstehe. Es hätte also wenigstens der Staatseisenbahn-Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt werden sollen, den Ausbau dieser Strecke von Tischnowitz weiter vorzunehmen Heute, wo das ungarische Netz der Staatseisenbahn-Gesellschaft verstaatlicht sei, und der diesseitige Theil derselben der Verstaatlichung entgegensehe, werde diese Gesellschaft aus eigenem Antriebe nicht an den Ausbau denken, und sie könne auch nicht gezwungen werden, ihrem Netze neue Linien anzufügen. Die fragliche Bahn wäre für die Approvisionirung Brünns von Bedeutung, und es würde

damit auch eine Verkürzung der Strecke zwischen Prag und Brünn und damit eine Verkürzung für den Weltverkehr zwischen Hamburg und Ungarn erreicht werden. Durch eine Vereinbarung mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft und mit der ebenfalls interessirten Nordwestbahn könnte der Ausbau dieser Strecke zu Stande gebracht werden. Endlich befürwortet Redner die Petition der Stadtgemeinden Tobitschau und Konic, sowie zahlreicher Landgemeinden um die Erbauung einer Eisenbahn von Prerau über Tobitschau nach Prossnitz. Mit dieser Bahn wäre der nothwendige Ausbau der heute im Staatsbetriebe befindlichen Mährischen Westbahn gegeben.

Abg. Dr. Steinwender spricht die Erwartung aus, dass man sich im Herbste bereits ein Bild über Anlage und Betriebskosten, sowie über den verkehrspolitischen Nutzeffect der Tauern-Bahn werde machen können und dass dann die Regierung auch an die Durchführung des Werkes gehen werde. Wegen der theureren Frachtkosten vermindere sich jetzt die Zufuhr nach Triest stetig, und dies wirke natürlich ungünstig auf diese Hafenstadt ein, wie Redner ziffermässig nachweist. Nur eine neue Bahn könne hier Abhilfe bewirken. Eine Concurrenzbahn zur Südbahn schaffen, wäre mit Rücksicht auf die stets im Auge zu behaltende Verstaatlichung der letzteren nicht zu empfehlen; denn schliesslich würden sich weder die Regierung, noch das Parlament auf die Dauer dem bezüglichen Drängen der von der Südbahn durchzogenen Länder widersetzen können. Auch die Loiblbahn, bezw. die Verbindung von Krain aus nach Neumarktl und andererseits die von Klagenfurt nach Rosenthal wäre ernst zu nehmen. Die bei der Tauern-Bahn erreichten Kürzungen würden durch die Predilbahn noch gesteigert werden. Wenn auch die Kosten der Tauern-Bahn mit 30 Millionen Gulden veranschlagt werden und der Staat im Anfange zur Verzinsung dieses Capitals einen bedeutenden Beitrag liefern sollte, so müsse doch auch der volkswirthaftliche Nutzen nicht bloss für Triest, sondern auch für alle Hinterländer mit in Rechnung gestellt werden. Der Einwand, dass diese Bahn vor Allem der süddeutschen Industrie zum Vortheile gereichen werde, sei nicht von Belang; diese Industrie strebe jedenfalls nach der See, und wenn sie es geeignet finde, unsere Bahnen zu benützen, so komme sie auf dem kürzesten Wege nach Triest.

Die ganze österreichische Production wäre an einer günstigen Lösung dieser Bahnfrage interessirt. Wenn die Herren aus Böhmen die Alpenländer so despectirlich behandeln und immer auf ihre eigene grosse Steuerleistung verweisen, so sei dagegen zu bemerken, dass die Steigerung der directen Steuern in den Alpenländern überall stärker sei, als in Böhmen. Die Alpenländer müssen die angesprochene Bahn bekommen; hoffentlich werde dem jetzigen Tracirungscredite bald die endgiltige Entscheidung folgen.

Abg. Dr. Bazzanella tritt für den Bau der Valsugana-Bahn ein, die schon seit einem Vierteljahrhundert besprochen und für die das erste Detailproject im Jahre 1868 vorgelegt worden sei. Mit Ausnahme Dalmatiens sei das südliche Tirol das eigentliche Aschenbrödel in Bezug auf Bahnverbindungen. Die Ausführung der Valsugana-Bahn sei für das ganze Thal eine Lebensfrage. Ein Beweis dafür sei die massenhafte Auswanderung der bäuerlichen Bevölkerung. Die Erklärung des Herrn Handelsministers im Eisenbahn-Ausschusse, dass sich die Vorlage betreffs der Valsugana-Bahn unter den drei ersten, dem Hause vorzulegenden Gesetzentwürfen befinden werde, habe eine freudige Bewegung erweckt, da diese Bahn die Entwicklung des Fremdenverkehres, die Hebung der Industrie und des localen Handels fördern werde. Diese Bahn könnte auch noch durch den Bau der Strecke Bozen—Meran—Landeck ihre natürliche Vervollständigung erfahren. Nachdem der Herr Handelsminister erklärt habe, dass die Schwierigkeiten in Bezug auf diese Bahn überwunden seien, könne er demselben nur den Dank aussprechen und an ihn die Bitte richten, die bezügliche Vorlage noch im Laufe dieses Sessionsabschnittes einzubringen.

Abg. Oberndorfer tritt für den Bau der Ybbsthal-Bahn ein. Dieses Project werde nicht früher aus dem Hause verschwinden, bevor die Bahn nicht gebaut sein werde. Er erörtert die Nothwendigkeit dieser Bahn und bittet die Regierung, nicht zu säumen, baldigst eine diesbezügliche Vorlage einzubringen.

Abg. Biankini beklagt den Mangel an Eisenbahnen in Dalmatien. Es sei hiefür kein Grund abzusehen. Das Land zahle seine Steuern und kenne diesfalls keine Rückstände wie andere Länder. Was könnte aus diesem Lande, einem wahren Eldorado an landschaftlichen Schönheiten, durch eine entsprechende Eisenbahnpolitik geschaffen werden! Vor Allem sei der Ausbau der Linie Knin—Novi nöthig, denn nur durch den Anschluss der dalmatinischen Bahn an die übrigen Bahnen des Reiches können die Verhältnisse Dalmatiens verbessert werden und die zahlreichen Naturproducte des Landes in das Centrum des Reiches gebracht werden. Nachdem Redner noch die politische und strategische Bedeutung der Linie Knin—Novi betont, beantragt er eine Resolution, welche die Regierung zum Bau dieser Linie mit einer Flügelbahn nach Zara auffordert.

Abg. Popper dankt dem Herrn Handelsminister für seine Zusagen bezüglich des Baues einer Localbahn Sereth - Hliboka. Um die Ausführung dieser Linie noch heuer sicherzustellen, bedürfe es nur des guten Willens der Regierung; denn nach der vorgelegten Rentabilitäts-Berechnung ergebe sich ein siebenpercentiges Erträgniss des Baucapitals von 330.000 fl. Redner empfiehlt dem Herrn Minister auch den Ausbau der Bahn Czernowitz-Zaleszczyki im Anschlusse an die podolischen Bahnen, die für Galizien wie für die Bukowina von hoher wirthschaftlicher Bedeutung sei, und dankt auch dem Präsidenten der Staatseisenbahnen für die von demselben in Aussicht gestellte Errichtung einer besonderen Betriebs-Inspection in Czernowitz, welche er als eine Abschlagszahlung für die von dem Lande Bukowina unentwegt angestrebte Errichtung einer selbstständigen Staateisenbahn-Betriebsdirection in Czernowitz dankbar entgegennehme. Redner beantragt schliesslich eine Resolution, in welcher die Regierung aufgefordert wird, behufs Errichtung einer k. k. Staatseisenbahn-Betriebsdirection in Czernowitz das Erforderliche zu veranlassen.

Abg. Rigler befürwortet die Herstellung der Eisenbahnverbindung Stockerau—Absdorf, welche von besonderer Wichtigkeit für eine Bevölkerung von 100.000 Personen wäre. Redner bespricht sodann den Fahrplan der Franz Josef-Bahn, welcher an einzelnen Orten den Verkehr auf wenige Stunden des Tages beschränke. Er erwähnt schliesslich die Unglücksfälle auf dieser Bahn und spricht die Ueberzeugung aus, dass an denselben nur die allzu vielen Dienststunden der Beamten und Diener Schuld tragen. Er richtet an den Präsidenten der General - Direction der Staatsbahnen die Bitte, derselbe möge sich diese Sache zu Herzen nehmen und Vorkehrungen treffen, durch welche in Zukunft derartige Unglücksfälle verhindert werden könnten.

Abg. Dr. Ritter von Rainer vertheidigt das Project der Karawanken-Bahn gegen die Vertreter der Tauern-Bahn, indem er darauf verweist, dass nahezu sämmtliche Handelskammern Oesterreichs sich gegen die Tauern-Bahn ausgesprochen haben. Durch Wegkürzungen für den Transitverkehr lasse sich der Handelsplatz Triest nicht heben. Mit der Errichtung der Tauern-Bahn würden wir nur einen Vorspannsdienst für fremde Bahnen leisten, der uns sehr theuer zu stehen käme. Zuerst müsse ein Hinterland blühen, dann erst könne ein Hafenplatz gedeihen. Die Wegkürzung durch die Tauern-Bahn könnte nur dem Deutschen Reiche nützen. Durch diese Bahn würden die Handelsbeziehungen für Venedig günstiger gestellt als für uns. Eine Bahn soll nicht blos Wegkürzungen für das Ausland berücksichtigen, sondern die Hauptpunkte des Inlandes berühren, welche befruchtet werden sollen. Ein Hauptgrund für die Befürwortung der Bahn Divacca—Laak liege darin, dass der Betrieb des österreichischen Eisenbahnnetzes endlich von der Südbahn unabhängig gestaltet werden soll. Was die Idee der Verstaatlichung der Südbahn betreffe, so mögen Erwartungen anderer Art für eine solche Verstaatlichung sprechen, aber nichts sei geeigneter, den Werth der Südbahn als Kaufobject für den Staat festzustellen, als der Ausbau der Strecke Divacca—Laak und über die Karawanken nach Klagenfurt. Wenn wenigstens ein Anfang damit gemacht würde, so wäre die Staatsverwaltung gegenüber der Südbahn in eine günstigere Position gesetzt. Im Uebrigen warnt Redner davor, die Regierung vorzeitig zu Massregeln in Betreff der Verstaatlichung der Südbahn zu drängen. Redner vertheidigt sodann die Loibl-Bahn sowie die Wahl des Zahnstangensystems bei Ausführung dieser Bahn gegen die diesbezüglich erfolgten Angriffe. Das gemischte System mit der Zahnstange hätte, abgesehen von den anderen günstigen Folgen, auch eine Verbilligung der Kosten um 30 pCt., somit eine Verringerung des nothwendigen Anlagecapitals zur Folge. Redner erinnert schliesslich daran, dass bereits der grösste Gönner des Triester Platzes, Carl VI., zur Herstellung des kürzesten Weges zwischen Prag und Triest den Weg über den Loibl in eine Kunststrasse umwandeln liess.

Abg. Rigler beantragt eine Resolution bezüglich des Baues der Verbindungsbahn Stockerau—Absdorf.

Abg. Dr. Schauer eine Resolution bezüglich der Umgestaltung der schmalspurigen Staatsbahnstrecke Lambach—Gmunden in eine normalspurige Bahn.

Abg. Hanck eine Resolution mit mehreren, die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn- und die Südbahn-Gesellschaft betreffenden Wünschen.

Abg. Hagenhofer eine Resolution bezüglich Fortsetzung der Vorarbeiten für die Eisenbahn Aspang—Hartberg.

Abg. Bartoli eine solche bezüglich des Ausbaues der Localbahn Triest—San Sabba—Parenzo.

Abg. Schwab fordert durch eine Resolution die Regierung auf, zur Förderung des Ausbaues der Eisenbahn Reichenberg—Gablonz—Tannwald bis zur Landesgrenze bei Neuwelt für das Zustandekommen eines Staatsvertrages mit Preussen behufs Anschlusses an dessen Eisenbahnen Sorge zu tragen.

Abg. Dr. Nitsche beantragt eine Resolution bezüglich des Ausbaues der Localbahn Winterberg—Eleonorenhain—Wallern—Salnau.

Abg. Krumbholz beantragt eine Resolution bezüglich baldigster Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn.

Abg. Dr. Götz eine solche bezüglich baldiger Inangriffnahme des Baues der Localbahn Göding—Gaya, ferner einer Localbahn Poisdorf—Nikolsburg—Auspitz—Tscheitsch—Gaya.

Endlich beantragt

Abg. Skala eine Resolution bezüglich baldigster Verstaatlichung der Südbahn.

In der 218. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 9. März setzt das Haus die Specialdebatte über den Staatsvoranschlag für das Jahr 1893 fort.

In Verhandlung steht Capitel XI, Handelsministerium, D. Staatseisenbahnbau, E. Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen, F. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen und G. Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt.

Im Zusammenhange damit stehen in Verhandlung die Resolutionsanträge des Eisenbahn-Ausschusses und die Anträge desselben bezüglich der eingelaufenen Petitionen über Eisenbahn- und Tarifwesen.

Abg. Jax bespricht zunächst den Staatseisenbahnbau im Allgemeinen und geht sodann zur Schilderung der Lage der Staatseisenbahn-Bediensteten über, welche noch sehr viel zu wünschen übrig lasse, obwohl der Herr Präsident der Staatseisenbahnen bezüglich der Besserung der Avancementsverhältnisse einige werthvolle Zusagen gemacht habe. Auch sei zu hoffen, dass die in Aussicht gestellten Aushilfen an die Beamten heuer reichlicher bemessen werden als im vorigen Jahre, da heuer nicht 500.000 fl., sondern eine Million zu diesem Zwecke zur Verfügung stehen. Redner bespricht sodann die Verstaatlichungsaction und würde wünschen, dass die Staatsverwaltung auf dem in dieser Richtung eingeschlagenen Wege möglichst rasch fortschreiten und insbesondere an die Verstaatlichung der beiden grössten, noch im Privatbesitze befindlichen Bahnen, der Nordbahn und der Südbahn, herantreten möge. In erster Linie wäre eine Verstaatlichnng der Nordbahn empfehlenswerth, da diese Bahn eine sehr ertragsfähige und rentable sei. Was die Südbahn anbelangt, so sprechen für ihre Verstaatlichung alle jene zahlreichen Gründe, die seit einer Reihe von Jahren in diesem Hause vorgebracht worden seien, und welche Abg. Dr. Gessmann im Laufe der gegenwärtigen Debatte neuerlich angeführt habe. Redner polemisirt sodann gegen den Abg. Klun, der sich aus Gründen, die dem Redner nicht bekannt seien, zum Vertheidiger einer Bahn aufgeworfen habe, deren oberster Leiter seinerzeit selbst gesagt habe, dass er in seiner Stellung stets in erster Reihe die französischen Interessen wahren werde. Jedenfalls geht es nicht an, dass man einem Abgeordneten, welcher mit sorgfältig gesammelten und zusammengestellten Daten die Misswirthschaft einer Gesellschaft bekämpfe, ohne jede Beweise den Vorwurf mache, dass er seine Angriffe nur unternommen habe, um als Corruptionsbekämpfer um jeden Preis zu erscheinen, wie dies Abg. Klun gegenüber dem Abg. Dr. Gessmann gethan habe. Redner bespricht sodann den Eisenbahnbau im Allgemeinen und betont insbesondere die Nothwendigkeit der möglichsten Vervollständigung des Localbahnnetzes, wobei er in erster Reihe die Wichtigkeit der schon so oft in diesem Hause verlangten Ybbsthal-Bahn hervorhebt. In seinen weiteren Ausführungen kommt er auf eine von der Leobner Handels- und Gewerbekammer gemachte Eingabe gegen das neue Eisenbahnreglement zu sprechen, in welcher dieselben Beschwerden erhoben wurden, welche der Vertreter der Wiener Handels- und Gewerbekammer gestern in diesem Hause zur Sprache gebracht habe. Schliesslich empfiehlt Redner den vom Abg. Hauck eingebrachten Resolutions-Antrag der Berücksichtigung des Hauses.

Abg. Siegmund bespricht die Verhältnisse bei den Staatseisenbahnen und betont namentlich den Uebelstand, der sich aus dem Mangel an Waggons ergebe und häufig durch die ungenügende Länge der Geleise in den Bahnhöfen noch gesteigert werde. Er erkennt jedoch an, dass insbesondere im gegenwärtigen Budget Vieles zur Behebung des Waggonsmangels geschehen sei. Auch für Stationserweiterungen sei eine bedeutende Summe im Budget eingestellt. Er spricht sich eindringlich gegen die angeblich beabsichtigte Erhöhung des Zonentarifes aus, gegen welchen man im Interesse der Passagiere dritter Classe Stellung nehmen müsse und befürwortet die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auch bei den Lastzügen, namentlich bei den Militärzügen. Redner citirt ein Urtheil des General-majors und Chefs des Eisenbahnbureau im Reichs-Kriegsministerium Ritter von Guttenberg. Derselbe habe darauf verwiesen, dass die rasche Mobilisirung, die Zweckmässigkeit des strategischen Aufmarsches und die Beherrschung des Operationsgebietes nur durch einen wohl organisirten Eisenbahnbetrieb möglich sei. Was dieser zu leisten vermöge, habe der deutsch-französische Krieg im Jahre 1870 bewiesen, wo Deutschland in wenigen Tagen den Aufmarsch an der französischen Grenze bewerkstelligte. GM. Ritter von Guttenberg habe übrigens am Schlusse seines Vortrages auch die Nothwendigkeit der Einheitlichkeit der Militärsprache besonders in Oesterreich betont, weil sonst im Ernstfalle die grösste Verwirrung unausbleiblich sei. Redner bringt hierauf einen Wunsch im Interesse der Touristen vor, indem er die Verwendung der offenen Plateauwagen empfiehlt, welche früher für Reisende erster Classe als Aussichtswagen benützt wurden. Weiter verweist Redner auf die zahlreichen Erkrankungen bei dem Zugsbegleitungspersonal hin. Insbesonders zahlreich seien die Erkrankungen an Rheumatismus, dann der Brust- und Verdauungsorgane, und namentlich grassire die Schwerhörigkeit bei den Locomotivführern und Heizern. Von den Locomotivführern, die über zwanzig Jahre dienen, habe kein einziger mehr ein normales Gehör. Redner erörtert ferner die Personalverhältnisse der Staatsbahnbediensteten und bemängelt, dass die vier ersten Stellen mit Juristen und nicht mit Technikern besetzt seien. Er weist auf die auch im Auslande anerkannten Verdienste der österreichischen Techniker hin, welche auf vielen Gebieten geradezu bahnbrechend gewirkt haben. Der Durchstich des Arlberges sei rascher und billiger gelungen als der des Mont-Cenis und des St. Gotthardt. Die erste Gebirgs-Locomotive wurde von österreichischen Technikern construirt. Es sei unrichtig, wenn man den Technikern die Qualification für höhere Verwaltungsdienste bestreite. In Oesterreich würden die Leistungen der Techniker viel zu gering honorirt. Selbst der Präsident der Staatsbahnen, einer der grössten Unternehmungen des Continents, der über einen Beamtenstatus von ca. 30.000 Personen zu commandiren hat, bezieht nur einen Gehalt von 7000 fl., während ganz kleine Privatbahnen ihren Directoren das Drei- und Vierfache zahlen. Redner weist den Ausdruck des Abg. Dr. Kaizl zurück, dass die Staatsbahnen bankerott seien, und es deshalb unmöglich wäre, das Los der unteren Beamten zu verbessern. Er hebt dem gegenüber die gestrigen Ausführungen Sr. Excellenz des Herrn Sectionschefs Dr. Ritter von Wittek hervor, welcher diesen unteren Bahnbeamten das beste Zeugniss ausstellte und sich dankbar ihrer Mitarbeiterschaft erinnerte. Er beantragt auch eine Resolution, welche auf eine bessere Dotirung der Beamten und Diener der Staatsbahnen abzielt. Redner spricht sich ferner gegen die Decentralisation des Staatseisenbahnbetriebes aus. Eine solche Massregel würde keine vermehrte Sicherheit des Verkehres, keine Verwohlfeilung desselben und keine raschere Bedienung der Parteien bedeuten. Er wünscht die Einfügung von Wagen der dritten Classe in den Schnellzug Wien—Prag. Ferner wünscht er die Affigirung von Fahrordnungen in den Coupés und bringt schliesslich Namens mehrerer Abgeordneten, die in der Debatte nicht mehr zu Worte gekommen sind, verschiedene Wünsche zum Ausdruck, deren Berücksichtigung er der Regierung empfiehlt.

Es folgen thatsächliche Berichtigungen.

Abg. Dr. Kaizl wendet sich gegen den Regierungsvertreter Präsidenten der General-Direction der Staatsbahnen Se. Excellenz Dr. Ritter von Biliński und hält seine Ausführungen über die Zuschreibung der Ersparungen und über die Berechnung des Deficits im Staatseisenbahnbetriebe aufrecht.

Abg. Kaftan tritt gegenüber den Ausführungen des Herrn Regierungsvertreters Dr. Ritter von Biliński für die Decentralisation der Staatseisenbahnen ein, welche mit der Frage der Verländerung der Bahnen nichts zu thun habe. Schliesslich bespricht er den wiederholt eintretenden Mangel an Waggons auf den böhmischen Staatsbahnlinien. Was die sprachliche Frage anbelangt, so sollten die Betriebsorgane mit dem Publicum in der landesüblichen Sprache verkehren.

Abg. Dr. Gessmann erklärt gegenüber dem Abg. Klun, dass er in Bezug auf die Südbahn keine „Räubergeschichten", sondern Thatsachen vorgebracht habe, welche ihm von vertrauenswürdigen Personen, auch von Abgeordneten, verbürgt worden seien. Die Regierung treffe kein Vorwurf aus den von ihm angeführten Daten; ein Vorwurf würde sie erst dann treffen, wenn sie, nachdem diese Thatsachen vorgebracht seien, sich nicht veranlasst sehen würde, gegen die Leitung der Südbahn-Gesellschaft aufzutreten. Durch die vom Redner eingebrachte Resolution und durch Zeitungsartikel habe sich erst gegen den 10. December v. J. die Aufsichtsbehörde veranlasst gesehen, den vom Redner bezeichneten höheren Südbahnbeamten behufs Nachweisung seiner Staatsangehörigkeit zu citiren. Von Bau und Anlage der Südbahn habe er gar nicht gesprochen. Die Beamtenschaft der Südbahn habe Redner nicht angegriffen, sondern nur constatirt, dass einer der höchsten Vorgesetzten der Südbahn vielfach Anlass zu Klagen gebe. Es sei auch keine Verletzung der patriotischen Pflicht, Missstände aufzudecken, es sei vielmehr Pflicht jedes Abgeordneten, solche ihm bekannt gewordenen Missstände an geeigneter Stelle bekanntzugeben, damit sie abgeschafft und die schuldtragenden Personen zur Rechenschaft gezogen werden. Er müsse daher die ihm vom Abg. Klun diesfalls gemachten Vorwürfe als Entstellungen zurückweisen. Er wendet sich schliesslich gegen die Ausführungen des Herrn Regierungsvertreters Sr. Excellenz des Präsidenten Dr. Ritter von Biliński und hält seine Behauptungen wegen der Protectionswirthschaft unter dessen Vorgänger aufrecht.

Abg. Klun erklärt, dass er aus dem Grunde auf die einzelnen Angaben des Abg. Dr. Gessmann nicht näher eingegangen sei, weil die meisten derselben den Gegenstand einer Untersuchung von Seite der Regierung bilden, er also dieser Untersuchung nicht vorgreifen wollte. Nur einige Richtigstellungen wolle er vorbringen, aus denen man ersehen könne, wie viel die Behauptungen des Abg. Dr. Gessmann werth seien. Wiederholt habe man vom Abg. Dr. Gessmann gehört, Herr Schüler sei ein Ausländer, ein Franzose, er habe Hochverrath an dem österreichischen Staate geübt. Derselbe sei in der That kein Franzose und sei auch nie Franzose gewesen. Er sei ein geborner Preusse aus den Rhein-Provinzen, habe seinen Militärdienst in Bayern abgeleistet und bereits vor vier Jahren um die Aufnahme in den österreichischen Staatsverband angesucht. Der Abg. Dr. Gessmann habe ihm heute wieder entgegengehalten, dass die Glaubwürdigkeit der Personen, von denen er seine Informationen habe, ausser Zweifel stehe. Diese Glaubwürdigkeit habe er nicht berührt, sondern nur bezweifelt, dass authentisches Actenmaterial dem Abg. Dr. Gessmann zur Verfügung stehe. Er kenne auch einige derjenigen Personen, welche diese Daten geliefert, und er müsse sagen, er würde sich schämen, von solchen Leuten eine Information entgegenzunehmen. Im Uebrigen könne er nur sagen, die Untersuchung werde ergeben, wer Recht habe. Wenn der Abg. Dr. Gessmann darauf verwiesen habe, dass seine Interpellationen nicht beantwortet wurden, so werde die Antwort in Folge der jetzigen Vorfälle wohl bald erfolgen.

Abg. Dr. Gessmann hält seine Behauptungen betreffend die Staatsangehörigkeit des von ihm angegriffenen Südbahnbeamten, ferner betreffend den Umstand, dass demselben volle Einsichtnahme in die geheimen Kriegsfahrpläne möglich war, aufrecht.

Berichterstatter Abg. Dr. Russ meint, da der Präsident der Staatsbahnen erst seit ungefähr einem Jahre sein Amt versehe und der Bericht über die Staatsbahnen für 1892 noch nicht vorliege, müsse man abwarten, wie sich die Dinge entwickeln werden. Erfreulich sei es aber jedenfalls, dass der neue Präsident die Nothwendigkeit der gegenwärtigen Organisation und die Schädlichkeit einer weiteren Decentralisation der Staatsbahnen betont habe. Bei Besprechung der Frage: ob Tauern-Bahn, ob Karawanken-Bahn, wendet sich der Berichterstatter gegen die gestrigen Ausführungen des Abg. Dr. Steinwender, der sich etwas gar zu autoritativ ausgesprochen habe. Schon früher sei ein gleicher Kampf geführt worden, damals hiess es Laak oder Predil; es sei jedoch zu wünschen, dass der Kampf nicht wieder so ausgehe wie damals, wo keine der beiden Linien gebaut wurde. Um schnell ein Ausfallsthor nach Italien zu bekommen, habe man seinerzeit rasch die Südbahn über Villach weitergeführt und so Klagenfurt geschädigt. Es sei nun ein berechtigtes Verlangen dieser Stadt, diesen Schaden gutzumachen. In jüngster Zeit haben sich die Freunde der Tauern-Bahn und der Predil-Bahn vereinigt. Man werfe der Linie Divacca—Laak die Karst-Schwierigkeiten vor, vergesse aber, dass beim Predil dieselben Schwierigkeiten bestehen; jedenfalls dürfe man nicht übersehen, dass die Ueberschienung des Loibl Productionsgebiete treffe, während dies bei der Tauernbahn nicht zutreffe. Gewiss werde der Transithandel nach Triest durch jede kürzere Linie gewinnen, aber unrichtig sei es, dass der Transithandel die Durchzugsgebiete befruchte. Durch die Tauern-Bahn soll der Verkehr Süd-Deutschlands mit der Adria befördert werden. Gegenwärtig sei dies durch die hohen Tarife der Strecke Tarvis—Pontebba verhindert, werden aber diese beseitigt, dann werde die Tauern-Bahn nur für Süd-Deutschland und Italien gebaut. Der Berichterstatter will sich auf die kilometrischen Berechnungen des Abg. Dr. Steinwender nicht weiter einlassen, sondern wendet sich der Besprechung der letzten Rede Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers zu und bemerkt, dass er bei aller Anerkennung der Thätigkeit der Beamten des Handelsministeriums seine Behauptung von einer gewissen Inactivität dieses Ressorts aufrechthalten müsse. Die Frage der Wiener Stadtbahn spreche z. B. für diese Behauptung; denn leider höre man von dieser Bahn jetzt sehr wenig. Redner betont sodann die Nothwendigkeit der Trennung des Handelsressorts, das heute zu viele und zu verschiedene Agenden in sich vereinige und dessen Beamte überlastet seien. Das Handelsministerium sei das einzige Ministerium für grosse productive Thätigkeit. Er möchte an den Herrn Handelsminister die Bitte richten, dass er die Methode der speculativen Wissenschaft: Morgen könnte ich die Sache noch besser machen als heute, diese Skepsis des deutschen Professors aufgeben möchte, um rascher zu Entschlüssen zu gelangen. Redner schliesst, an die Resolution des Eisenbahn-Ausschusses anknüpfend: Als der Eisenbahn-Ausschuss gelegentlich der podolischen Bahnen seine Action für die Localbahnen begann, herrschte vielfach Misstrauen, und namentlich unter den galizischen Abgeordneten wurde der Verdacht rege, als ob es sich um eine Feindseligkeit gegen die podolischen Bahnen handeln würde. Ich hoffe, die Herren sind längst eines Besseren belehrt, und ich kann constatiren, dass die Resolutionen, welche im Eisenbahn-Ausschusse gefasst wurden, ohne Debatte und einstimmig zum Beschlusse erhoben wurden. Die Regierung hat bestimmte Erklärungen abgegeben, und würde diese Action des Eisenbahn-Ausschusses nicht unternommen worden sein, ich bin überzeugt, sie hätte sie unterlassen, und es ist daher ein Verdienst dieser Action, dass die Regierung bewogen wurde, diese Erklärungen abzugeben. Wir wollen hoffen, dass die lebhaften Wünsche aus der Mitte dieses Hauses bei der Regierung ein eben so lebhaftes Echo finden, wie sie es verdienen.

Abg. Dr. Steinwender bemerkt, der Herr Berichterstatter habe erwähnt, dass in den von ihm vorgebrachten Ziffern Irrungen enthalten seien, welche im Subcomité richtiggestellt wurden. Er ersucht um Angabe auch nur einer einzigen Irrung. Er selbst habe übrigens erklärt, dass er nicht die Tariflängen, sondern nur die effectiven oder Baulängen angegeben habe, und dass diese Ziffern später einer Correctur unterworfen werden müssen.

Abg. Dr. Weeber bemerkt als Obmann des Subcomité, dass die Frage über die Richtigkeit der verschiedenen Berechnungen der einzelnen Mitglieder des Subcomité über die Wegkürzungen erst den Gegenstand der Prüfung bilde. Allerdings sei es richtig, dass sich ein bedeutender Unterschied zwischen der effectiven oder Baulänge und der Tariflänge ergebe.

Abg. Dr. Nitsche beantragt als Referent über die gleichzeitig in Verhandlung stehende Petition der Stadtgemeinde und der Interessenten von Carlsbad wegen Errichtung eines Centralbahnhofes in Carlsbad, diese Petition der Regierung zur besonderen Erwägung namentlich in der Richtung abzutreten, dass sie ihren Einfluss zum Ausbau der in der Richtung nach Carlsbad projectirten Linien so wie zur Schaffung eines Centralbahnhofes in Carlsbad geltend mache.

Bei der Abstimmung werden die in Verhandlung gestandenen Budgetziffern nach dem Ausschussantrage angenommen.

Der Budget-Ausschuss (Referent Abg. Dr. Ritter von Meznik) stellt folgende Resolutions-Anträge:

„Die k. k. Regierung wird neuerlich aufgefordert, dem baldigen Ausbaue eines Centralbahnhofes in Pilsen ihre vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden."

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, der baldigsten Herstellung eines Umschlagplatzes bei Linz ihre vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden."

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, ihren Einfluss behufs Erwirkung einer weiteren Herabsetzung der Normalfrachttarife auf der priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft geltend zu machen."

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, ihre Aufmerksamkeit auf die Ermässigung der Gepäckstarife, insbesondere beim Verkehre über die Grenze, zu lenken.“

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, eine weitere tarifarische Reform ihrer Erwägung zu unterziehen.“

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert, auf der Strecke Wien (Westbahnhof) und Centralfriedhof vor und während der Tage Allerseelen und Allerheiligen eine entsprechende Zugsvermehrung und Tarifermässigung eintreten zu lassen; mit der Verwaltung der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang durch die k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen Verhandlungen wegen directer Personen-Beförderung von Kaiserebersdorf zum Aspang-Bahnhofe in Wien einzuleiten.“

„Die k. k. Regierung wird aufgefordert:
1. die genaue Beobachtung der Gleichberechtigung der Landessprachen beim Verkehre mit dem Publicum den Angestellten der k. k. österreichischen Staatsbahnen einzuschärfen;
2. der Ergänzung des Staatsbahnnetzes im südlichen Böhmen ihre vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden.“

Der Eisenbahn-Ausschuss stellt folgende Resolutions-Anträge, das Localbahnwesen betreffend:
„Die k. k. Regierung wird dringend aufgefordert:
1. Eine reichsgesetzliche Erweiterung und Vermehrung der Zugeständnisse und Erleichterungen für den Bau von Localbahnen der verfassungsmässigen Behandlung zuzuführen;
2. behufs Sicherstellung bauwürdiger Localbahnen die angemessenen Credite in Anspruch zu nehmen, weiter über andere ihr vorliegende Projecte nach dem Ergebnisse ihrer Prüfung endlich zu entscheiden, so wie Vorarbeiten für seitens der Interessenten empfohlene Bahnverbindungen durch fachliche Mitwirkung nach allen Kräften zu fördern;
3. die systematische Vervollständigung des Localbahnnetzes überhaupt in ernste Erwägung zu ziehen und hierüber dem Abgeordnetenhause im Herbste laufenden Jahres Mittheilung zu machen.“

In der 219. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. März legte Se. Excellenz der Herr Handelsminister einen Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung der Localbahn Deutsch-Brod—Humpoletz vor.

Die Abgeordneten Dr. von Hofmann und Genossen richten an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister die Anfrage, ob er geneigt sei, dem Reichsrathe einen Gesetzentwurf vorzulegen, demzufolge eigene staatliche Aufsichtsorgane dazu bestimmt würden, Beschwerden und Klagen des Eisenbahnpersonales in Bezug auf Differenzen aus dem Dienst- und Lohnverhältnisse sowie aus Disciplinar-Erkenntnissen entgegenzunehmen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien-Krakau: Umbauten der Eisenbahnbrücke über den Zaya-Giessbach in km 61·09 nächst der Station Drösing; politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der Umbanten der Eisenbahnbrücke über den Zaya-Giessbach in km 61·09 nächst der Station Drösing für den 16. März anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Dr. v. Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 5546.]

— (Schleppgeleise im Anschlusse an das bereits hergestellte Verbindungsgeleise vom Bahnhofe Schönbrunn zur Fabrik der Firma S. Huldschinsky & Söhne; politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der Firma S. Huldschinsky & Söhne in Schönbrunn für ein Schleppgeleise im Anschlusse an das bereits hergestellte Verbindungsgeleise vom Bahnhofe Schönbrunn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Fabrik der genannten Firma für den 17. März anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 5071.]

Salzkammergut-Localbahn-Gesellschaft. (Variante in km 28·4—29·3 der Strecke Strobl—St. Gilgen—St. Lorenz.) Auf Grund des Ergebnisses der am 7. Februar durchgeführten politischen Begehung wurde für die projectirte Variante in km 28·4—29·3 der Strecke Strobl—St. Gilgen—St. Lorenz der Bauconsens ertheilt. [3. März, Z. 11.404.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Reconstruction von 28 hölzernen Balkenbrücken.) In der Strecke Villach—Franzensfeste gelangen 28 hölzerne Balkenbrücken von 0·95 m bis 2·62 m Lichtweite, sowie von 1·3 m, 1·6 m, 2·3 m und 3·0 m Stützweite zur Reconstruction. [24. Februar, Z. 10.306.]

— (Linie Kufstein—Ala: Flugdächer am Bahnhofe in Innsbruck.) Am Bahnhofe in Innsbruck werden zum Schutze der ausgeladenen Coaks für Zwecke des Weingrosshändlers Josef Zimmermann zwei Flugdächer hergestellt. [3. März, Z. 11.414.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Deutschbrod—Lieben: Umlegnng einer Wasserleitung.) Für die Seitens der Stadtgemeinde Chotěboř beabsichtigte Umlegung der über die Bahngrundparzellen K. Z. 3963/1 und 3963/19 in Chotěboř führenden Wasserleitung, wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [2. März, Z. 7784.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

Localbahn Königshan-Schatzlar:
Am 12. März wurde der Gesammtverkehr auf der Localbahn Königshan-Schatzlar wieder eröffnet.

Ausland.

Deutsches Reich. (Abänderung der Anlage B zur Verkehrsordnnng für die Eisenbahnen Deutschlands.) Auf Grund des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in der Sitzung vom 23. Februar d. J. folgende Aenderungen der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen:

1. Unter Nr. XV ist:
   a) im Eingange hinter den eingeklammerten Worten „wegen dieser vergleiche Nr. XVII —“ einzuschalten:
      „sowie Chlorschwefel“,
   b) in den Ziffern 2 und 4 statt „Mineralsäuren“ beziehungsweise statt „Die Mineralsäuren“ zu setzen:
      „diese Stoffe“.
2. Die Nr. XXXVI a lit. a erhält folgende Fassung:
   a) Sprengkapseln (Sprengzündhütchen).

1. (1) Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) sind neben einander mit der Oeffnung nach oben in starke Blechbehälter, von denen jeder nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, dergestalt zu verpacken, dass eine Bewegung oder Varschiebung der einzelnen Kapseln auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

(2) Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen ihnen ist mit trockenem Sägemehl oder einem ähnlichen sandfreien Stoffe vollständig auszufüllen.

(3) Der Boden und die innere Seite des Deckels der Blechbehälter sind mit einer Filz- oder Tuchplatte, die inneren Seitenwände der Behälter mit Cartonpapier dergestalt zu bedecken, dass eine unmittelbare Berührung der Sprengkapseln mit dem Bleche ausgeschlossen ist.

2. (1) Die so gefüllten Blechbehälter sind Stück für Stück mit einem haltbaren Papierstreifen derart zu umkleben, dass dadurch der Deckel so fest auf den Inhalt gepresst wird, dass sich beim Schütteln kein Geräusch von locker gelagerten Sprengkapseln wahrnehmen lässt. Je fünf solcher Blechbehälter sind in einem Umschlage aus starkem Packpapier oder in einem Carton zu einem Packete zu vereinigen.

(2) Die Packete sind sodann in eine fest gearbeitete Holzkiste von wenigstens 22 mm Wandstärke oder in eine starke Blechkiste derart einzuschliessen, dass Hohlräume zwischen den Schachteln, sowie zwischen diesen und den Kistenwänden möglichst vermieden werden. Um das Entleeren der Kiste zu erleichtern, ist in jeder Schicht mindestens ein Packet mit einem festen Bande derart zu umwinden, dass das betreffende Packet mittelst dieses Bandes bequem herausgezogen werden kann.

(3) Hohlräume in der Kiste, die ein Schlottern der Packete zulassen könnten, sind mit Papierstückchen,

Stroh, Heu, Werg, Holzwolle oder Hobelspähnen — Alles völlig trocken — auszustopfen, worauf der Deckel der Kiste, sofern diese aus Blech besteht, aufgelöthet, sofern sie von Holz ist, mittelst Messingschrauben oder verzinnter Holzschrauben befestigt wird, für die die Führungen im Deckel und in den Kistenwänden schon vor dem Füllen der Kiste vorgebohrt werden müssen.

3. (1) Diese Kise, deren Deckel den Inhalt so niederzuhalten hat, dass ein Schlottern des letzteren nicht eintreten kann, ist in eine solid gearbeitete und mittelst Messingschrauben oder verzinnter Holzschrauben zu verschliessende hölzerne Ueberkiste von wenigstens 25 mm Wandstärke mit einem Deckel nach aufwärts einzulegen.

(2) Der Raum zwischen Kiste und Ueberkiste muss mindestens 30 mm betragen und mit Sägespähnen, Stroh, Werg, Holzwolle oder Hobelspähnen ausgefüllt sein.

4. Nach Befestigung des zweiten Deckels, der die innere Kiste unverrückbar niederzuhalten hat, wird der äussere Deckel mit einem Zettel beklebt, der die Worte: „Sprengkapseln — nicht stürzen“ auffällig zu tragen hat.

5. Die einzelne Kiste darf an Sprengsatz nicht mehr als 20 kg enthalten und muss mit zwei starken Handhaben versehen sein.

6. Der Frachtbrief jeder Sendung muss eine vom Absender und von einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehenden unter Ziffer 1 bis 5 getroffenen Vorschriften enthalten.

3. Unter Nr. XXXVI c erhält der Eingang folgende Fassung:

Dahmenit (ein Gemenge von salpetersaurem Ammonium, salpetersaurem Kali und Naphtalin), sowie Westfalit (ein Gemisch von Salpeter mit Harz, Naphtalin und rohen Theerölen, mit oder ohne Zusatz von Lacken und Firnissen) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

4. Die Nr. XXXVII erhält folgende Fassung:

Fertige Patronen, und zwar:

1. Metallpatronen mit ausschliesslich aus Metall bestehenden Hülsen,
2. Patronen, deren Hülsen nur zum Theile aus Metall bestehen, und
3. Patronen mit Papierhülsen, die einzeln in gut verschlossene Blechhülsen eingelegt sind,

werden unter folgenden Bedingungen befördert:

a) Bei den Metallpatronen müssen die Geschosse mit den Metallhülsen so fest verbunden sein, dass ein Ablösen der Geschosse und ein Ausstreuen von Pulver nicht stattfinden kann. Patronen, deren Hülsen aus Pappe und einem metallenen äusseren oder inneren Mantel hergestellt sind, müssen derart beschaffen sein, dass die ganze Menge des Pulvers sich in dem metallenen Patronenuntertheil befindet und durch einen Pfropfen oder Spiegel abgeschlossen ist. Die Pappe der Patrone muss von solcher Beschaffenheit sein, dass ein Brechen beim Transporte ausgeschlossen ist.

b) Die Patronen sind zunächst in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Cartons derart fest zu verpacken, dass sie sich darin nicht verschieben können. Die einzelnen Behälter u. s. w. sind sodann dicht neben- und übereinander in gut gearbeitete feste Holzkisten zu verpacken, deren geringste Wandstärke nach folgenden Stufen zu bemessen ist:

Bruttogewicht der Kiste:	Geringste Wandstärke:
bis 5 kg einschliesslich	7 mm
über 5 kg bis 50 kg	12 mm
„ 50 kg bis 100 kg	15 mm
„ 100 kg bis 150 kg	20 mm
„ 150 kg bis 200 kg	25 mm

Bei Kisten mit Blecheinsatz darf die Wandstärke der Holzkiste um 5 mm, jedoch niemals auf weniger als 7 mm vermindert werden.

Etwa leer bleibende Räume sind mit Pappe, Papierabfällen, Werg, Holzwolle oder Hobelspähnen — Alles völlig trocken — derart fest auszufüllen, dass ein Schlottern in der Kiste während des Transportes ausgeshlossen ist.

c) Das Bruttogewicht einer mit Patronen gefüllten Kiste darf 200 kg nicht übersteigen.

d) Der Verschluss der Kisten darf nicht mittelst eiserner Nägel erfolgen. Die Kisten sind mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift zu versehen. Ausserdem sind sie mit einem Plombenverschlusse, oder mit auf zwei Schraubenköpfen des Deckels angebrachten Siegel (Abdruck oder Marke), oder mit einem über Deckel und Seitenwände der Kiste geklebten, die Schutzmarke enthaltenden Zeichen zu versehen.

e) Der Absender hat im Frachtbriefe eine von ihm unterzeichnete Erklärung abzugeben, worin auch das Zeichen der Plombe, des Siegels, der Siegelmarke oder der Schutzmarke angegeben ist. Die Erklärung hat zu lauten:

„Der Unterzeichnete erklärt, dass die in diesem Frachtbriefe angegebene, mit dem Zeichen . . . verschlossene Sendung in Bezug auf Beschaffenheit und Verpackung den in der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands unter Nr. XXXVII getroffenen Bestimmungen entspricht.“

5. Hinter Nr. XXXVII ist folgende neue Nummer aufzunehmen:

Nr. XXXVII a.

Kugelzündhütchen und Schrotzündhütchen (Flobert-Munition).

1. Kugelzündhütchen sind in Pappschachteln, Blechschachteln, Holzkästchen oder starke Leinensäckchen zu verpacken.
2. Schrotzündhütchen sind in Blechbehälter, Holzkistchen oder steife Cartons derart fest zu verpacken, dass sie sich darin nicht verschieben können.

Die einzelnen Behälter für Kugelzündhütchen und für Schrotzündhütchen müssen ebenso wie Zündhütchen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt, und jedes Collo muss mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung: „Kugelzündhütchen“ oder „Schrotzündhütchen“ tragenden Zettel beklebt sein.

6. Unter Nr. XLVI ist unter Ziffer 1 c der folgende fünfte Absatz hinzuzufügen:

(5) Sofern die Behälter fest in Kisten verpackt sind, ist das Anbringen von Kappen zum Schutze der Ventile, sowie von Rollkränzen nicht erforderlich.

7. Unter XLIX sind die Worte „und Chlorschwefel“ zu streichen, und ist statt des Wortes „unterliegen“ zu setzen: „unterliegt“.

Vorstehende Aenderungen treten sofort in Kraft.

Preussen. (Wiedereröffnung von Wasserumschlagstellen.) Am 6. März wurde der Verkehr auf den Wasserumschlagstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen in Breslaa wieder eröffnet.

Schweiz. (Drahtseilbahn St. Gallen-Mühleck.) Der Bundesrath hat unter dem 15. Februar dem allgemeinen Bauprojecte für die Drahtseilbahn St. Gallen-Mühleck unter einigen Bedingungen die Genehmigung ertheilt.

— (Fristverlängerung zur Einreichung der Vorlagen für die projectirten Eisenbahnlinien Bière—Gimel und Bière—Morges.) Die in der Concession vom 21. December 1886 für eine schmalspurige Eisenbahn von La Sarraz über Bière nach La Rippe und von Bière nach Morges festgesetzte und durch Bundesrathsbeschlüsse vom 13. Juli 1888, 29. Juli 1890, 3. Juli 1891 und 24. November 1891 verlängerte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, welche durch Bundesrathsbeschluss vom 30. Mai 1892 unter Beschränkung auf die Strecken Bière—Gimel und Bière—Morges nochmals erstreckt worden ist, wurde bis 1. Juli 1893 verlängert.

— (Bewilligung einer Zuschlagsfrist zu den Lieferfristen.) Der Bundesrath hat unter dem 14. Februar der Sihlthalbahn zur Berechnung der Lieferfristen für die Ueberfuhr der gewöhnlichen Frachtgüter zwischen Zürich (N. O. B.) und Zürich-Giesshübel (Sihlthalbahn) bis zum Inkrafttreten des neuen schweizerischen Transport-Reglements eine Zuschlagsfrist von 24 Stunden bewilligt.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Frühjahrs-Fahrplan der Passagierschiffe, giltig bis Ende April.) Laut des Frühjahrs-Fahrplanes der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden die täglichen Budapest-Mohacser Personenfahrten am 12. März, die wöchentlich dreimaligen Postschiffahrten Budapest—Semlin—Orsova—Galatz am 16. März, die wöchentlich dreimaligen Postschiffahrten von Turn-Severin nach Braila-Galatz am 12. März, die täglichen Wien-

Pressburger Personenfahrten am 15. März eröffnet. Die Personenfahrten zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova, dann jene längs der serbischen Save- und Donaustrecke zwischen Schabatz—Belgrad—Golubac sind bereits eröffnet. Die Donaustrecke ober Stein erhält dieses Jahr schon vom 15. März ab eine wöchentliche dreimalige Personenschiffsverbindung ab Stein nach Linz-Ascbach, mit Berührung sämmtlicher Zwischenstationen. Die täglichen Wien-Budapester Personenfahrten werden mit 31. März ab Wien und 29. März ab Budapest activirt werden.

— (Eröffnung der täglichen Wien-Pressburger Personenschiffahrt.) Am 15. März findet die erste Thalfahrt des Personenschiffes ab Wien-Weissgärber nach Pressburg statt. Die erste Bergfahrt von Pressburg nach Wien-Weissgärber erfolgt am 16. März. Das Personenschiff fährt täglich um 4 Uhr Nachmittags (mitteleuropäische Zeit) zu Thal und trifft um 7 Uhr Abends in Pressburg ein. Die Bergfahrt von Pressburg erfolgt um 6 Uhr Früh unter Berührung von Theben, Hainburg, Deutsch-Altenburg, Wildungsmauer, Orth, Fischamend und langt das Personenschiff gegen 11 Uhr 15 Minuten Vormittags in Wien-Weissgärber ein.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Reichenberg - Gablonz. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Die Actionäre der Localbahn Reichenberg-Gablonz hielten am 2. März eine ausserordentliche Generalversammlung ab, um über diejenigen Massnahmen zu beschliessen, welche in Folge der nunmehr abgeschlossenen Verhandlungen mit den Interessenten und mit dem k. k. Handels-, bezw. Finanzministerium nothwendig erscheinen, um den Bau der Fortsetzungsstrecke Gablonz—Tannwald und des Kamnitzthalflügels durchzuführen. Der Verwaltungsrath stellte folgende Anträge: „1. Die Generalversammlung wolle den Verwaltungsrath ermächtigen, alle Schritte zu thun, um von der Regierung die Concession und Baubewilligung für den Kamnitzthalflügel zu erhalten, eventuell sofort wegen Einleitung und Vergebung des Baues des Kamnitzthalflügels das Geeignete zu veranlassen. 2. Die Generalversammlung wolle beschliessen, dass sofort nach ertheilter Bewilligung der Regierung 185.000 fl. Prioritätsactien bestmöglichst, jedoch nicht unter pari, 188.000 fl. Stammactien lit. B al pari, endlich 2,909.000 fl. Nominale 4perc. Prioritäts-Obligationen zum Curse von 87 pCt. ausgegeben werden können." Weitere Anträge betreffen die Genehmigung der abgeschlossenen Verträge, sowie der nothwendig gewordenen Statutenänderungen. Diese Anträge wurden ohne Discussion einstimmig angenommen

Verein für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens. (Constituirung.) Am 16. Februar hat die Constituirung des Vereines für die Förderung des Local- und Strassenbahnwesens, dessen Satzungen mit Erlass der k. k. niederösterr. Statthalterei vom 29. November 1892, Z. 76.271, die Bescheinigung erhalten haben, stattgefunden. In den Ausschuss wurden nachfolgende sieben Mitglieder gewählt: Max Deri, Director der internationalen Elektricitäts - Gesellschaft, S. Ritter v. Hahn, k. k. Regierungsrath und General-Director der k. k. priv. Oesterr. Länderbank, Wilhelm Hallama, Director der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Co., Heinrich Popper, Reichsraths - Abgeordneter und Handelskammerrath, Dr. Victor Wilhelm Russ, Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter, J. M. Wolfbauer, Handelskammerrath und Director der I. Oesterr. Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser, und Emanuel A. Ziffer, beh. aut. Civilingenieur. Bei der am 23. Februar stattgefundenen Constituirung dieses Ausschusses wurden Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten, Wilhelm Hallama zum Vicepräsidenten und J. M. Wolfbauer zum Rechnungsführer gewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXVI. Stückes.) Das am 10. März herausgegebene XXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2117: Bekanntmachung des königl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 6. März 1893, betreffend die Gestattung der Einfuhr von lebenden Schweinen aus Wiener-Neustadt nach dem Schlachthofe zu Schneeberg.

Nr. 2118: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 4. März 1893, Z. 29.361, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in dem politischen Bezirke Kuttenberg.

— (Inhalt des XXXVII. Stückes.) Das am 11. März herausgegebene XXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2119: Bekanntmachung der königl. Regierung von Oberbayern, Kammer des Innern, vom 24. Februar 1893, Z. 7402 betreffend die Einfuhr von Nutz- und Zuchtvieh aus Oesterreich in die bayerischen Grenzbezirke.

— (Inhalt des XXXVIII. Stückes.) Das am 13. März herausgegebene XXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2120: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 8. März 1893, Z. 27.202, betreffend die Aufhebung der für die Gerichtsbezirke Ledetsch und Unter-Kralowitz verfügten Sperrmassregeln.

Nr. 2121: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 10. März 1893, Z. 17.594, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schweinen aus der Borstenvieh-Confinirungsanstalt zu Biala in Galizien nach Niederösterreich.

Nr. 2122: Bekanntmachung des königl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 9. März 1893, betreffend die Einfuhr von Rindern und Schweinen aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 2123: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Liegnitz vom 6. März 1893, Z. 137, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn.

Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. (Sitzung des Verwaltungsrathes.) In der am 25. Februar abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft wurde Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten des Verwaltungsrathes gewählt und Emil Ritter von Torosiewicz an Stelle des verstorbenen Grafen Johann Krasiczki als Mitglied des Verwaltungsrathes cooptirt.

Eisenbahn Lemberg - Bełzec (Tomaszów). (Sitzung des Verwaltungsrathes.) In der am 25. Februar abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) wurde Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten des Verwaltungsrathes gewählt und Constantin Ritter von Pschorznicki an Stelle des verstorbenen Grafen Johann Krasiczki als Mitglied des Verwaltungsrathes cooptirt.

Literatur.

Führer auf den deutschen Schiffahrtstrassen. Wie wir dem „D. R.-A." entnehmen, wird auf Anordnung des kgl. preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ein „Führer auf den deutschen Schiffahrtstrassen" bearbeitet. dessen erster Theil, das Rhein-, Donau-, Ems- und Weser-Gebiet umfassend, soeben im Verlag des Berliner lithographischen Instituts erschienen ist. Der zweite Theil, welcher das Elbe- und Oder-Gebiet nebst den märkischen Schiffahrtstrassen und der dritte Theil, welcher das Weichselgebiet und die östlichen Schiffahrt strassen umfassen wird, befinden sich im Druck und werden binnen Kurzem ebenfalls der Oeffentlichkeit übergeben werden.

Ausser den deutschen sind in dem Werke auch diejenigen Schiffahrtstrassen in Oesterreich-Ungarn aufgenommen, welche mit den deutschen in unmittelbarer Verbindung stehen. Sämmtliche Angaben beruhen auf amtlichen Erhebungen, welche von der k. und k. österr.-ungarischen Regierung und von den betheiligten Landesregierungen des Deutschen Reiches dafür zur Verfügung gestellt worden sind.

Einem jeden der drei Theile des Werkes, welche einzeln verkäuflich sind, ist die Uebersichtskarte sämmtlicher Schiffahrtstrassen des Reiches beigegeben. In dieser Karte sind die einzelnen Schiffahrtstrassen in ähnlicher Weise wie die Eisenbahnen in den Karten der Cursbücher fortlaufend nummerirt, und es finden sich unter diesen Nummern die Angaben über jede Strasse in den vier Tabellen des Werkes vor.

Die Tabelle I gibt einen Ueberblick über die verschiedenen Schiffahrtstrassen, ihren Zusammenhang und ihre Schiffbarkeit. Tabelle II nennt alle an einer Wasserstrasse gelegenen Orte, gibt deren Entfernungen an und weist die für die Schifffahrt wichtigen Pegelstände nach. Dieselbe wird als die nothwendige Grundlage für die Berechnung des Wasserstrassenverkehres nach Tonnenkilometern dienen, sobald man dazu gelangt sein wird, statistische Aufnahmen über die ausgeladenen Güter und deren Herkunft an den Verkehrsorten zu machen. Tabelle III enthält die näheren Angaben über die Häfen und Ladeplätze und deren Ausrüstung für den Verkehr; ferner über deren Verbindung mit der Eisenbahn und der Post. In der Tabelle IV sind Frachtsätze mitgetheilt, wie solche zum höchsten, mittleren und niedrigsten Betrage neuerdings auf den Wasserstrassen gezahlt worden sind.

Ausser diesen vier Tabellen sind dem „Führer" noch die alphabetischen Verzeichnisse der Schiffahrtstrassen, der Häfen und der Ladeplätze beigefügt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit dem 30. April 1893 werden folgende Frachtsätze des vom 1. März 1892 giltigen Heftes 1 zu Theil II des Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes aufgehoben:

1. Auf Seite 8—151 in der Abtheilung A der allgemeinen Tarife (Verkehr mit den in Tirol und Vorarlberg gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, ausnahmlich Hopfgarten und Innsbruck) alle Frachtsätze der Wagenladungsclasse B und des Specialtarifes I;
2. auf Seite 154—175 in der Abtheilung B der allgemeinen Tarife (Verkehr mit Stationen der Tiroler Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Station Innsbruck der k. k. Oesterr. Staatsbahnen) die Frachtsätze der Wagenladungsclasse B und des Specialtarifes I für den Verkehr mit den Stationen Blaichach, Hergatz, Immenstadt, Oberstaufen, Röthenbach b. Lindau, Salzburg und Sonthofen der kgl. Bayer. Staatsbahnen;
3. auf Seite 178—353 in der Abtheilung C (Verkehr mit allen in die übrigen drei Abtheilungen nicht aufgenommenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft) und in der Abtheilung D (Verkehr mit den Stationen Krems, Passau, Salzburg, Schärding, Sigmundsherberg und Simbach der k. k. Oesterr. Staatsbahnen) alle Frachtsätze der Wagenladungsclasse B und des Specialtarifes I;
4. auf Seite 368—375 die Frachtsätze der Abtheilung B des Ausnahmetarifes Nr. 4 (für Obst u. s. w.) für den Verkehr mit allen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie mit den Stationen Graz und Spielfeld der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;
5. auf Seite 380 die Frachtsätze der Abtheilung B des Ausnahmetarifes Nr. 7 (für Bier in Fässern als Wagenladungsgut) für den Verkehr nach allen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie nach den Stationen Graz, Klagenfurt und Laibach der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;
6. auf Seite 387 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 13 (für Stärke, getrocknete und Stärkemehl);
7. auf Seite 401 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 21 (für Glaubersalz) für den Verkehr nach allen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie nach den Stationen Graz und Marburg der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Wien, am 14. März 1893. [235]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Oesterreich—Ungarn—Delle und Alt-Münsterol transit.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die in Nummer 109 des Centralblattes für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österr.-ungarischen Monarchie vom 24. September 1887 auf Seite 1606 veröffentlichten Frachtsätze für Holzpapierstoff u. s. w., Holz in Scheitern u. s. w. und Holz, mitteleuropäisches u. s. w. von Hopfgarten nach Delle transit und Alt-Münsterol transit treten hinsichtlich des Verkehres mit der Französischen Ostbahn [a) mit Stationen herwärts Paris, und b) mit Paris und weiter] am 30. Juni 1893 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 13. März 1893. [236]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Einführung eines neuen directen Personentarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1893 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn andererseits über Prag zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 15. Juni 1891 aufgehoben wird.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 10. März 1893. [237]

Militärtarif.

Nachtrag I.

Zu dem Militärtarife für österreichische etc. Eisenbahnverwaltungen vom 1. November 1892 tritt am 1. April 1893 ein Nachtrag I in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen, ferner eine Tabelle zur Ermittlung des Frachtzuschlages für die Declaration des Interesses an der Lieferung enthält.

Wien, am 11. März 1893. [238]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-ungar. Bahnverwaltungen.

Tarifbegünstigung für den Transport der Ausstellungsgüter zur Weltausstellung in Chicago.

Anlässlich der im Jahre 1893 in Chicago stattfindenden Weltausstellung wird für die als Eilgut oder gewöhnliches Frachtgut zum Bahntransporte gelangenden Ausstellungsgüter rücksichtlich der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen beim Hintransporte eine 50percentige Frachtermässigung gewährt, demnach nur die Hälfte der tarifmässigen Fracht berechnet.

Diese Begünstigung ist an die Bedingung geknüpft, dass:

1. Die Ausstellungsgüter als solche von der k. k., bezw. kgl. Central-Commission für die Weltausstellung in Chicago durch den Frachtbriefen beizulegende Certificate, aus welchen der Inhalt, die Anzahl der Collien und das Gewicht derselben, sowie der Name des Versenders ersichtlich ist, beglaubigt, und mit Bezettelungen versehen werden, aus welchen ersichtlich wird, dass die betreffenden Gegenstände für die Ausstellung in Chicago bestimmt sind;
2. in den Frachtbriefen angegeben sein muss, dass die mit denselben aufgegebenen Sendungen durchwegs aus Ausstellungsgütern bestehen;

3. Für alle besonderen Leistungen, als: Verwiegen, Verladen u. s. w., soweit hiefür tarifmässig Gebühren zu entrichten sind, dann für Auflegung von Nachnahmen werden die in den Localtarifen der Aufgabsbahn vorgesehenen Nebengebühren berechnet.

Die für den eventuellen Rücktransport der Ausstellungsgüter in Frage kommende Frachtbegünstigung und die Bedingungen ihrer Anwendung, sowie der Frist, innerhalb welcher diese Begünstigungen zu gelten haben werden, werden später verlautbart werden.

Wien, am 13. März 1893. [239]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband, (Verkehr mit Oesterreich).

Einführung der 2. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2.

Am 1. April 1893 treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifes für oben bezeichneten Verband die 2. Nachträge in Kraft.

Dieselben enthalten ausser einigen anderen inzwischen bereits durchgeführten und veröffentlichten Massnahmen Ausnahme-Frachtsätze für Getreide pp. und Kleie für die Stationen Roda (Sachs.-Altenburg), bezw. Jena und Querfurt, sowie Berichtigungen. Ferner sind in dem Nachtrag 2 zu Heft 1 noch Frachtsätze der regelrechten Tarifclassen zwischen Trautenau und Hameln und Frachtsätze des Specialtarifes A 2 zwischen Oberbriz (k. k. Oesterr. Staatsbahnen) und verschiedenen deutschen Stationen, und in dem Nachtrag 2 zu Heft 2 noch Ausnahmesätze für Getreide pp. für den Verkehr mit den Stationen Holoubkau und Zbirow der Böhm. Westbahn enthalten.

Durch die Berichtigungen im Nachtrag 1 zu Heft 1 wird unter Anderem auch im Ausnahmetarif 7 (Kleie) die von den Sätzen abzuziehende Cursdifferenz bei Mücheln bei Merseburg im Verkehre mit einigen österreichischen Stationen von 3 auf 2 Pfennig ermässigt, womit eine Tariferhöhung verbunden ist, die jedoch erst am 1. Mai 1893 zur Durchführung kommt.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von 10 Pfennig oder 6 kr. ö. W. käuflich zu erhalten.

Wien, am 13. März 1893. [240]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Westungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Ausnahmetarifes für Borstenvieh.

Mit 30. April 1893 tritt der vom 1. October 1892 giltige Ausnahmetarif für die Beförderung von Borstenvieh als Frachtgut nach Sopron, Steinfeld, Hetzendorf und Penzing sammt Nachtrag I, giltig vom 1. Februar 1893, ausser Kraft.

Wien, am 14. März 1893. [241]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn.
Localbahn Spielfeld-Radkersburg.
Localbahn Radkersburg-Luttenberg.

Theilweise Inkraftbelassung der laut Kundmachung vom 15. Februar 1893 im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 18. Februar 1893, Nr. 20, vorsorglich mit Ende März l. J. gekündigten Begünstigungen.

Die im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt mit Giltigkeit im Jahre 1893 und mit dem Vorbehalte „bis auf Widerruf“ publicirten Begünstigungen, welche zufolge Kundmachung vom 15. Februar 1893 im gedachten Verordnungs-Blatte vom 18. Februar 1893, Nr. 20, mit Rücksicht auf die mit 1. April 1893 erfolgende Einführung eines neuen Tarifes und Kilometerzeigers auf den Linien der Südbahn vorsorglich mit Ende März l. J. gekündigt wurden, bleiben „bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893“, insoweit in Wirksamkeit, als nicht die Aufhebung der einen oder anderen Begünstigung unter der Rubrik „Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre“ im gedachten Verordnungs-Blatt ausdrücklich erfolgt.

Wien, am 13. März 1893. [242]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
auch Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Niederösterreichischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im directen Tarife vom 1. November 1892, sowie in dem hiezu am 1. März 1893 erschienenen Nachtrag I enthaltenen sämmtlichen Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn, jedoch exclusive Wien, werden mit 30. April 1893 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 12. März 1893. [243]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-, resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr via Triest—Suezcanal, bezw. Fiume—Suezcanal.

Einführung des Nachtrages VIII zum Gütertarife, Theil II.

Mit 1. April 1893 tritt zu dem vom 15. April 1888 giltigen Gütertarif, Theil II, der Nachtrag VIII in Kraft, welcher eine Aenderung der „Besonderen Bestimmungen“ enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen um den Preis von 2 Kreuzern ö. W. oder 4 Pfennigen erhältlich.

Wien, am 12. März 1893. [244]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen.

Ausserkraftsetzung von Verbandstarifen.

Mit 30. April 1893 tritt der Tarif Theil II, Heft 1, giltig vom 15. Juni 1889, sammt hiezu gehörigen Nachträgen I—VII, sowie der Tarif Theil II, Heft 2, giltig vom 1. Jänner 1893, für den Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen ausser Kraft.

Wien, am 12. März 1893. [245]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Steyrthalbahn - Gesellschaft. (Fahrpreisbegünstigung für k. k., bezw. k. u. k. Hof- und Staatsbeamte.) Die Steyrthalbahn-Gesellschaft hat den k. k., bezw. k. u. k. Hof- und Staatsbeamten auf Grund der eingeführten amtlichen Legitimationen auf ihren Linien die Benützung der zweiten Wagenclasse gegen Lösung von Fahrkarten dritter Wagenclasse ab 1. Jänner d. J. eingeräumt. Dieses Zugeständniss auf sämmtliche Staatsbedienstete, also auch auf das Dienerpersonal auszudehnen, war die genannte Gesellschaft aus dem Grunde nicht in der Lage, weil auf der Steyrthalbahn eine erste Wagenclasse nicht besteht und es nicht angemessen erschien, dass auch dem Dienerpersonal die Benützung der zweiten Wagenclasse freigestellt werde. [25. Februar 1893, Z. 8120.]

Bayrisch - Belgischer Gütertarif (Theil II, vom 1. April 1893). Mit 1. April 1893 gelangt ein neuer Tariftheil II für den Bayrisch-Belgischen Güterverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Vorwort.
2. Besondere Bestimmungen zum Belgisch-Deutschen Verbandsgütertarif, Theil I, Abtheilung A: Reglement.
3. Besondere Bestimmungen zum besagten Verbandsgütertarif, Theil I, Abtheilung B: Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification und Nebengebührentarif.
4. Gleichstellungsverzeichniss (Assimilationstabelle) für die nicht tarifirten belgischen Stationen.
5. Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen.
6. Güterabfertigung nach und von Stationen mit mehreren Bahnhöfen.
7. Verzeichniss der im Innern einiger belgischer Städte eingerichteten Güterabfertigungsstellen nebst Angabe der hiefür massgebenden Tarifstationen.
8. Bestimmungen für den Verkehr mit bayerischen Localbahnstationen.
9. Erklärung der in den Tarifheften vorkommenden Abkürzungen.
10. Aenderungen im Bayerisch-Belgischen Gütertarif vom 1. Juni 1883.
11. Alphabetisches Verzeichniss der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände.
12. Tabelle zur Berechnung des Frachtzuschlages für die Declaration des Interesses an der Lieferung.

Durch den neuen Theil II, der bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen um den Preis von 50 Pfennig pro Stück erhältlich ist, werden die Bestimmungen des Tariftheils II vom 15. Mai 1891 hinsichtlich des Bayerisch-Belgischen Verkehres aufgehoben.

Dagegen bleiben für den Bayerisch-Englischen Verkehr die Bestimmungen des Tariftheils II vom 15. Mai 1891 noch bis auf Weiteres in Giltigkeit.

Was den Bayerisch - Belgisch - Englischen Gütertarif vom 1. Juni 1883 betrifft, so bleiben die in den Nachträgen Nr. V bis XI enthaltenen Frachtsätze für den gesammten Verkehr mit Belgien und England bis auf Weiteres in Giltigkeit.

Französisch - Deutscher Eisenbahn-Gütertarif über Belgien. (Heft II vom 1. Jänner 1893.) An Stelle der im Heft II des Französisch-Deutschen Gütertarifes über Belgien vom 1. Jänner 1893 auf Seite 20—30 eingestellten Schnittsätze für Eilgut sind ermässigte Eilgutsätze in Kraft getreten. Ueber die Höhe der neuen Beträge geben die Stationen Hof, Lichtenfels, Meiningen, Eger und Franzensbad Aufschluss.

— (Theil I vom 1. Februar 1893.) Zur Vermeidung von Irrthümern wird von der General-Direction der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen bekannt gegeben, dass durch den am 1. Februar 1893 in Kraft getretenen Theil I des Französisch-Deutschen Gütertarifes über Belgien die im Heft I des Tarifes für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Französischen Nord- und Westbahn einer- und Stationen der deutschen Bahnen andererseits vom 1. Jänner 1893 enthaltenen Tarifvorschriften nebst Güterclassification nicht aufgehoben worden sind. Diese bestehen vielmehr bis auf Weiteres unverändert fort, weshalb namentlich auch in der Art und Weise der Abrundung der Frachtbeträge noch das bisherige Verfahren beibehalten wird.

Deutsch-Französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen. (Holzausnahmetarif vom 1. December 1890.) Mit sofortiger Giltigkeit werden für Holzsendungen von Salzburg (Bayer. St.B.) nach Stationen der Franz. Ostbahn die directen Frachtsätze des Deutsch-Französischen Holzausnahmetarifes auch bei Reexpedition in München O.B. und S.B. im Rückvergütungswege gewährleistet.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
511	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine und Schotter	Chotzen (Prof. 3258/3259)	Pardubitz St.E.G.	**Minimal-Verfrachtungsquantum von 1000 Tonnen.** Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1893	Localtarif	8 Kreuzer ö. W.	6 Kreuzer ö. W.	2 Kreuzer ö. W.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, welche Seitens der Abgabsstation die Bestätigung enthalten müssen, dass die Transporte zum Zwecke der Elbe-Regulirung bei Pardubitz Verwendung finden. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1894 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt	Das Auf- und Abladen der Transporte haben die Versender, bezw. Empfänger durch ihre Arbeiter und auf eigene Kosten innerhalb der hiefür tarifmässig festgesetzten Zeitfrist besorgen zu lassen
512	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cichorien, fabricirt, Cichorienmehl und andere Kaffee-Surrogate	Schönfeld B.N.B.	Altpaka	Aufgabe als Frachtgut mindestens 10000 kg | 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Bezahlung der Fracht hiefür. Aufrechthaltung der für diese Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif, bezw. Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	63 Kreuzer ö. W. | 64 Kreuzer ö. W.		Im Kartirungswege		
513	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schiefer	Bautsch		Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Kreuzer	Kreuzer	Kreuzer	Im Kartirungswege		
					Olmütz loco und transito				31·9	25·7	6·2			
					Sternberg				33·7	29·6	4·1			
					Wrbatek				33·6	29·3	4·3			
					Brodek				30·2	29·3	0·9			
					Prossnitz				34·6	31·1	3·5			
					Bedihošt				34·5	31·9	2·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
514	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Coaks	a) Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Owiecim transito (für Königshütte)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Anfrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. April 1893 bis 31. März 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. a) 18·9	kr. 17·2	kr. 1·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				b) Hruschau					b) 18·1	15·6	2·5			
				c) Oderberg trs. (für Sendungen von Karwin)					c) 17·2	11·8	5·4			
515	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter der Classen I und II	Krakau	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens ad a) 5000 kg ad b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	kr. a) 170·0, kr. b) 151·6	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Bielitz						a) 148·4, b) 132·4				
				Troppau						a) 135·8, b) 121·2				
				Olmütz						a) 98·0, b) 87·6				
				Sternberg						a) 104·3, b) 93·2				
				Prossnitz						a) 102·1, b) 91·2				
				Hotzendorf						a) 104·8, b) 93·6				
				Zauchtl						a) 110·2, b) 98·4				
				Brünn Nordbahnhof						a) 69·7, b) 62·4				

Bei Bildung von Wagenladungen aus Frachtgütern der Classe I und II, welche nach der Güter-Classification des Theiles I bei Auflieferung in jeder Menge nach diesen Tarifclassen berechnet werden und aus Gütern anderer Wagenladungsclassen gelangen die nebenbezifferten Wagenladungs-Frachtsätze insolange zur Anwendung, als nicht bei getrennter Gewichtsangabe, die Einzelberechnung billigere Gebühren ergibt. Im Falle der Zuladung von im Tarife Theil I vom 1. Jänner 1893, II. Abtheilung sub B, Allgemeine Bestimmungen für den Transport von Gütern, unter III g β angeführten sperrigen Gütern zu Frachtgütern der Classe I, bezw. II hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass zunächst das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um 50% erhöht und aufgerundet, hiezu das einfache aufgerundete Gewicht der übrigen Güter addirt wird und für das so ermittelte Gesammtgewicht die nebigen Wagenladungs-Frachtsätze sub a, resp. b angewendet werden. Zur Bildung von Wagenladungen im Sinne des Nebenstehenden dürfen in keiner Weise Güter verwendet werden, welche gemäss der Vorschriften des Betriebs-Reglements nebst Zusatzbestimmungen vom Transporte gänzlich ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind. Bei Inanspruchnahme der nebenstehenden Wagenladungs-Frachtsätze wird eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
516	Ostrau-Friedlander Eisenbahn		Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwarten (Holzabfälle) excl. Grubenholz	Friedek-Mistek	Ostrau-Witkowitz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen, nebst Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis 31. December 1893	Localtarif, ddo. 1. Jänner 1893	20·0 kr.	10·5 kr.	9·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die vertragschliessende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original- und Duplicat-Frachtbriefe, wobei letztere Seitens der Aufgabsstation beglaubigt sein müssen und nicht wieder zurückgestellt werden; vorzulegen bis längstens Ende Februar 1894	Die auf Grund dieses Frachtsatzes expedirten Sendungen werden jedoch nur dann bonificirt, wenn das in der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 149, ddo. 29. December 1892, Post 2483, stipulirte Minimalquantum von 1500 metr. Tonnen nachgewiesen wird, wobei diese Sendungen in das bezifferte Pflichtquantum eingerechnet werden
517	Oesterreichischen Nordwestbahn		Pflastersteine	Skuč	Časlau	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen, für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	29·9 kr.	21·8 kr.	8·1 kr.	Im Kartirungswege		In den Frachtbriefen muss das Gemeindeamt der Stadt Časlau als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
518	Oesterr. Nordwestbahn		Kochsalz	Korneuburg	Deutschbrod	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 1 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	66·8 kr.	33·0 kr.	33·8 kr.	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch die Partei

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 32. Wien, 18. März 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 24. Februar 1893, Z. 10.109, betreffend die Recherchirung eines Unterofficier-Certificates.

Mit Beziehung auf die h. a. Kundmachung vom 2. November 1892, Z 54.295, (Verord.-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 133, ddto. 19. November 1892), betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere, wird auf Grund der Mittheilung des k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung vom 16. Februar 1893, Nr. 3158/238 I bekanntgegeben, dass das auf den Namen des Gendarmerie-Titular-Postenführer Vincenz Kojder lautende, im III. Quartale 1892 erloschene Certificat Nr. 1954 dem Inhaber von der zuständigen Evidenzbehörde schon im Jahre 1886 abgefordert worden und seither abhanden gekommen ist.

Auf das in Rede stehende Document ist, da ein mit demselben gemachter Missbrauch möglich erscheint, zu invigiliren und ist dasselbe im Vorfindungsfalle an das genannte Ministerium einzusenden.

Wien, am 24. Februar 1893.

Für den k. k. Handelsminister:

Dr. Hofmann m. p.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung der Localbahn Deutschbrod—Humpoletz.

(Vorgelegt in der 219. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. März.)

Die projectirte Eisenbahn von Deutschbrod nach Humpoletz ist eine jener Localbahnen, für deren Ausführung bereits im Artikel X des Gesetzes vom 25. November 1883, R.-G.-Bl. Nr. 173, betreffend den Bau der Böhmisch-mährischen Transversalbahn, die Widmung einer staatlichen Beihilfe mit der Massgabe vorgesehen wurde, dass in jedem einzelnen Falle die Höhe dieser Unterstützung, sowie die sonstigen Modalitäten derselben einem besonderen Gesetze vorbehalten blieb.

Wenngleich nun seit einer geraumen Zeit das Zustandekommen der gedachten Localbahn mit voller Berechtigung von den Interessenten angestrebt wurde, ist es doch erst in jüngster Zeit einem aus dem Kreise derselben hervorgegangenen Actionscomité gelungen, nach fortgesetzten Bemühungen eine geeignete Grundlage für die Beschaffung der für diesen Bahnbau erforderlichen Geldmittel zu finden, wobei allerdings eine entsprechende finanzielle Beihilfe des Staates die unerlässliche Voraussetzung bildet.

Das dringende Bedürfniss nach Herstellung des fraglichen Schienenweges wird durch wiederholte Kundgebungen der betheiligten Vertretungskörper, namentlich der Handels- und Gewerbekammer in Prag, wie auch der Landesvertretung des Königreiches Böhmen bekräftigt.

In erster Linie soll die erwähnte Localbahn der Stadt Humpoletz, welche von altersher eine rege gewerbliche Betriebsamkeit aufweist, zugute kommen. Die genannte Stadt ist nämlich bekannt als der Sitz einer daselbst vorlängst eingebürgerten Tuchindustrie, deren hervorragende Bedeutung aus dem Umstande erhellt, dass der Werth der jährlich erzeugten Waare gegen 2,000.000 Gulden beträgt.

Neben der im grossen Umfange betriebenen handwerksmässigen Tuchmacherei, welche gegen 3000 Personen beschäftigt, bestehen in Humpoletz sechs grosse auf Dampfbetrieb eingerichtete Tuchfabriken. Schon seit einer Reihe von Jahren ist jedoch die bedauerliche That-

sache wahrnehmbar, dass dieser Industriezweig, welcher nach dem übereinstimmenden Gutachten aller berufenen Factoren für die Stadt Humpoletz und deren Umgebung eine Lebensfrage bildet, unter der Schwierigkeit der gegenwärtig bestehenden Verkehrsverhältnisse empfindlich leidet und von der Gefahr bedroht ist, seine Concurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkte einzubüssen.

In Humpoletz bestehen ferner ausser einem Dampfbräuhause, welches für eine ausgedehnte Erzeugung eingerichtet ist, noch zahlreiche kleinere industrielle Werksanlagen, die bei dem Vorhandensein günstiger natürlicher Vorbedingungen durch das Zustandekommen der intendirten Localbahn in ihrer Entwicklung wesentlich gefördert werden würden.

Bemerkenswerth sind auch die dortselbst stattfindenden Viehmärkte, welche vorzugsweise von den Händlern der böhmischen Elbegegend besucht und nach Ausbau der geplanten Localbahn den Ausgangspunkt eines lebhaften Viehexportes bilden werden. Auch die übrigen an der projectirten Eisenbahn gelegenen oder doch in dem Attractionsgebiete derselben befindlichen Ortschaften sind in wirthschaftlicher Hinsicht nicht ohne Bedeutung.

Petrkau, in dessen Nähe der Wallfahrtsort Heiligenkreuz liegt, ist ein alter besuchter Luftcurort und eine beliebte Sommerfrische für die Bewohner von Deutschbrod.

In Pollerskirchen wird die Glaserzeugung betrieben, bei welcher Waaren im Werthe von mehr als einer Viertelmillion Gulden producirt werden und über 250 Arbeiter Beschäftigung finden.

Die Steinbrüche von Kamenitz liefern vorzüglichen Granit. In dem ganzen Attractionsgebiete der projectirten Bahnstrecke, dessen Einwohnerzahl auf circa 40.000 Seelen geschätzt werden kann, hat überdies die Landwirthschaft dank dem Arbeitsfleisse der Bevölkerung eine verhältnissmässig hohe Stufe erreicht. Wenn nun auch ein Theil der Bodenproducte dieses Landestheiles bei den daselbst in grösserer Zahl bestehenden Spiritusbrennereien und Stärkefabriken Verwerthung fand, so war doch der materielle Erfolg der landwirthschaftlichen Production bei der bisherigen Unzulänglichkeit der Transportmittel nur ein verhältnissmässig geringer.

Aus derselben Ursache konnten die nicht unbedeutenden Waldbestände der dortigen Gegend nicht entsprechend ausgenützt werden, indem der grösste Theil der Forstproducte auf minderwerthiges Brennholz verarbeitet werden musste.

Die gedachte, rund 25 Kilometer lange Localbahn, welche normalspurig mit einer Maximalsteigung von 15 Promille und einem Minimalcurvenhalbmesser von 200 Meter ausgeführt werden soll, beginnt entsprechend dem Ergebnisse der bereits im Mai 1891 durchgeführten Tracenrevision am nordwestlichen Ende der Station Deutschbrod der priv. österr. Nordwestbahn und führt in vorherrschend südwestlicher Richtung nach Ueberschreitung der secundären Wasserscheide bei Linden in das Gebiet des Nohavicky-Baches, um nach Uebersetzung der von Heraletz nach Pollerskirchen führenden Strasse den Ort Heraletz mit der daselbst projectirten Station zu erreichen.

Im weiteren Verlaufe zieht die Trace, unter Berührung der Ortschaften Kamenitz und Plačkow eine westliche Richtung einschlagend, bis zu der südwestlich der Stadt Humpoletz zu errichtenden gleichnamigen Endstation.

Mit Rücksicht auf die früher erörterte, allseitig anerkannte Nützlichkeit und hervorragende locale Bedeutung der in Rede stehenden Bahn hat der Landtag des Königreiches Böhmen mit Beschluss vom 29. März 1891 eine in Stammactien der zu bildenden Actiengesellschaft zu refundirende Subvention von 100.000 fl. aus Landesmitteln für den geplanten Bahnbau bewilligt, während die Stadt und der Bezirk Humpoletz sich zu Beitragsleistungen im Betrage von 20.000 fl. und 30.000 fl., gleichfalls gegen Refundirung in Stammactien, verpflichtet und die Garantie eines Reinertrages von jährlich 20.000 fl. auf die Dauer von 20 Jahren übernommen haben. Angesichts dieser Opferwilligkeit des Landes und der Interessenten hat die Regierung keinen Anstand genommen, in Ausführung der eingangs bezogenen Gesetzesbestimmung die Gewährung einer directen finanziellen Unterstützung des angestrebten Bahnunternehmens in's Auge zu fassen.

Nachdem die ursprünglich vom Actionscomité zu diesem Zwecke erbetene Modalität der Gewährung einer Capitalssubvention des Staates sich aus finanziellen und budgetären Rücksichten als minder zweckmässig herausgestellt hatte, erachtete die Regierung im Verlaufe der bezüglichen Verhandlungen auch im vorliegenden Falle die Form der Zusicherung einer staatlichen Reinertragsgarantie für den bevorrechteten Theil des Anlagecapitales in Aussicht nehmen zu sollen, wie solche in jüngster Zeit wiederholt bei der gesetzlichen Sicherstellung von Localbahnen zur Anwendung gelangt ist. Die Festsetzung der Bedingungen und Modalitäten dieser dem fraglichen Localbahnunternehmen zu gewährenden staatlichen Erträgnissgarantie bildet den Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes.

Hienach soll das einschliesslich der Kosten der Erweiterungsbauten in der Anschlussstation Deutschbrod von 34.600 fl., ferners der Intercalarzinsen von 17.000 fl. und eines effectiven Reservefondes von 22.000 fl. mit 950.000 fl. veranschlagte effective Anlagecapital der intendirten Localbahn durch Ausgabe eines Nominalbetrages von 1,000.000 fl. in Titres der für dieses Localbahnunternehmen zu bildenden Actiengesellschaft in der Art aufgebracht werden, dass ein Betrag von 150.000 fl. in — wie früher erwähnt — vom Königreiche Böhmen, der Stadt und dem Bezirke Humpoletz zum Paricurse zu übernehmenden Stammactien, ein weiterer Betrag von 100.000 fl. in Prioritätsactien mit einer vierprocentigen Vorzugsdividende vor den Stammactien, und ausserdem noch vierprocentige, innerhalb 75 Jahren rückzahlbare Prioritätsobligationen im Nominalbetrage von 750.000 fl. ausgegeben werden.

Die Begebung der Prioritätsactien soll zum Curse von mindestens 92 Procent, jene der Prioritätsobligationen zum Curse von mindestens $94^4/_{10}$ Procent erfolgen. Falls die obigen Begebungscurse wider Erwarten nicht erreicht werden könnten und der Erlös demnach weniger betragen würde als das effective Erforderniss von 950.000 fl., soll der Abgang durch Ausgabe weiterer Stammactien, welche vom Bauunternehmer voll einzuzahlen sind, gedeckt werden.

Die staatliche Beihilfe, welche dem gedachten Bahnunternehmen zu gewähren wäre, hätte in der Garantie eines Reinertrages zu bestehen, welcher zur Verzinsung und planmässigen Tilgung der vorerwähnten beiden Kategorien bevorrechteter Titel im Nominalbetrage von 850.000 fl. ausreicht und demnach während der ersten 75 Concessionsjahre 35.816 fl., während der restlichen 15 Concessionsjahre 8994 fl. zu betragen hätte.

Auf Grund der über die Rentabilität des fraglichen Localbahnunternehmens angestellten Erhebungen, welche ein günstiges Resultat ergeben haben, hat die priv. österr. Nordwestbahn sich bereit erklärt, den Betrieb dieser Local-

bahn gegen Ueberlassung von 42 pCt. der Bruttoeinnahmen zu besorgen und einen etwaigen Ausfall auf das mit 1500 fl. per Kilometer und Jahr festgestellte Minimum der Betriebskostenentschädigung insolange zu stunden, als der auf die Localbahn entfallende 58 procentige Antheil der Bruttoeinnahmen den Betrag von 50.000 fl. nicht übersteigt. Mit Rücksicht auf die von der Bezirks- und Gemeindevertretung von Humpoletz in rechtsverbindlicher Form auf die Dauer von 20 Jahren zugesicherte Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses von 20.000 fl. würden sonach in dem denkbar ungünstigsten Falle die in Folge der Garantie vom Staate eventuell zu leistenden Zuschüsse den Jahresbetrag von 15.000 fl. nicht überschreiten.

Aller Voraussicht nach dürfte jedoch der Staatsschatz aus dem Titel der Garantieleistung überhaupt nicht in Anspruch genommen werden, da auf Grund der von den Concessionswerbern und der Verwaltung der österr. Nordwestbahn angestellten Rentabilitätsberechnungen angenommen werden kann, dass die Reinerträgnisse der Localbahn die vom Staate zu garantirende Annuität übersteigen dürften.

Es würde demnach dem Staate aus der Gewährung der angestrebten Erträgnissgarantie nicht nur kein materielles Opfer erwachsen, sondern vielmehr der günstige Einfluss der projectirten Localbahn auf den Verkehr und die Einnahmen der anschliessenden, die Staatsgarantie geniessenden Linie der österr. Nordwestbahn auch dem Aerar zugute kommen.

Die Zusicherung der nach Artikel II des Gesetzentwurfes zu gewährenden Staatsgarantie wird nach Artikel III an die Bedingung geknüpft, dass das Königreich Böhmen und die Interessenten, den abgegebenen Erklärungen entsprechend, einen Nominalbetrag von 150.000 fl. in Stammactien zum vollen Nennwerthe thatsächlich übernehmen.

Artikel IV des Gesetzentwurfes enthält die in der üblichen Weise normirten näheren Bestimmungen über die Flüssigmachung und Rückzahlung der vom Staate zu leistenden Garantiezuschüsse, wobei der Rückzahlung der letzteren der Vorrang vor der Verzinsung und Tilgung der Stammactien eingeräumt wird.

Im Artikel V des Gesetzentwurfes wird die Bauzeit für die projectirte Bahn mit längstens $1^1/_2$ Jahren vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, festgesetzt.

Nach Artikel VI sind der Bau und die Lieferungen abgesondert von der Geldbeschaffung unter unmittelbarer Ingerenz der Staatsverwaltung zu vergeben. Mit Rücksicht auf von den Concessionswerbern abgeschlossene Verträge mit einem vertrauenswürdigen Bauunternehmer, dessen Offert nach dem Ergebnisse der vorgenommenen amtlichen Erhebungen zur Annahme geeignet erscheint, soll auch im vorliegenden Falle von der Anordnung der Bauvergebung im Offertwege abgesehen werden. Dagegen hat die Begebung der zu emittirenden Prioritätsobligationen im Offertwege zu erfolgen.

Artikel VII enthält die Bestimmung über den Beginn der Wirksamkeit und den Vollzug des Gesetzes.

Der Bahnhof Saint-Lazare in Paris.

Jedermann kann den an das Wunderbare grenzenden Verkehr von Reisenden anstaunen, der sich zu jeder Tageszeit in den Hallen des Bahnhofes Saint-Lazare, dem Bahnhofe par excellence von Paris, abwickelt. Und doch ist dieser methodisch geleitete und mit Umsicht vertheilte Verkehr noch bedeutend grösser als man ihn sich vorstellen kann. Die nachfolgenden, bei authentischen Quellen gesammelten Daten sollen einen klaren Begriff von der Grösse dieses Verkehres geben.

Der Bahnhof Saint-Lazare bedient bekanntermassen zwei Zugskategorien: Fernzüge und Localzüge.

Reisende des Fernverkehres wurden im Jahre 1891 1,883.083 in der Abreise und 1,877.622 bei der Ankunft abgefertigt. Im Jahre 1892 stellen sich diese Ziffern auf 2,243.341, bezw. auf 2,107.639, so dass sich die Zahl der Reisenden im Fernverkehre von 3,760.705 auf 4,350.980, das ist um 590.265 in einem Jahre vergrössert hat.

Nichts gleicht aber dem ununterbrochenen Verkehre auf den Linien des Localverkehres, zu welchen die Linien nach Auteuil, Saint-Germain, Argenteuil und Versailles mit den Seitenlinien einestheils nach Mantes und Pontoise, andererseits nach l'Etang-la-Villc zu zählen sind.

In diesem Verkehre reisten 1891 14,367.215 Passagiere ab und kamen an 13,823.935, während sich im Jahre 1892 diese Ziffern auf 14,639.275, bezw. auf 14,139.804 stellen. Der Localverkehr ist somit in einem Jahre von 28,191.150 auf 28,779.084, das ist um 587.934 Reisende gestiegen.

Der Bahnhof Saint-Lazare hat sonach in 1892 gegen das Vorjahr im Ganzen 1,178.199 Reisende mehr abgefertigt.

Naturgemäss muss eine so riesige Menge von Reisenden auch durch eine entsprechende Anzahl von Zügen bedient werden. Die Zahl der einlangenden und abgehenden Züge ist auch eine diesem Verkehre entsprechende und belief sich im Jahre 1891 auf 202.064 Localzüge und 61.539 Fernzüge, zusammen auf 263.603 Züge, während im Jahre 1892 die Zahl der Züge sich auf 222,547, bezw. 71.247, zusammen also auf 293.794 Züge belief. Es hat sich sonach die Zahl der anlangenden und abgehenden Züge in einem Jahre um 30.191 vermehrt.

Diese Vermehrung vertheilt sich mit 9708 Zügen auf den Fernverkehr und mit 20.483 Zügen auf den Localverkehr. Im Jahre 1893 sollen von der Ostbahn noch weitere 17.000 Züge eingelegt werden, so dass die Anzahl der Züge sich auf 310.000 erheben wird, welche sämmtlich in einem Jahre die Enge der Brücke d'Asnières, welche nur vier Geleise hat, passiren müssen.

Zur Bewältigung eines so intensiven Verkehres gehört naturgemäss auch das entsprechende Personale. An der Spitze des Beamten- und Dienerpersonals dieser Station steht ein Betriebsleiter und sein Substitut, zwei Stationschefs, vier Chef-Adjuncten, acht Sous-Chefs und 19 Aufsichtsbeamte. Weiters sind bei dieser Station angestellt 30 Billeteure, 96 Saal- und Perronwächter, 251 Bedienstete beim Gepäcksdienste, 263 Gepäcksträger und 49 Lampisten. Ueberdies haben in diesem Bahnhofe 186 Conducteure, von denen 107 bei den Fernzügen und 79 bei den Localzügen Dienst machen, ihre Dienstposten. Die Sicherheit der Ein- und Ausfahrt der Züge liegt in der Hand eines Oberweichenwächters, von 13 Stellvertretern und von 49 Weichenstellern und 12 Weichenstellergehilfen.

Die Einfahrten zur Station sind durch vier Weichenthürme, System Saxby, mit 177 Stellhebeln bedient.

Der Dienst der Weichenwächter ist mit Rücksicht auf den kolossalen Zugsverkehr und die dadurch bedingte Inanspruchnahme des Personals auf acht Stunden beschränkt. Einen Begriff der ununterbrochenen Thätigkeit und grossen Verantwortlichkeit der Weichenwärter mag

die Thatsache geben, dass am Bahnhofe Saint-Lazare innerhalb 24 Stunden die Stellhebel 28.000- bis 30.000mal umgestellt werden müssen. [„Journal des Transports.“]

Inland.

Parlamentarisches.

In der 222. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. März gelangt Capitel 34, „Subventionen und Dotationen an Verkehrsanstalten“, zur Verhandlung.

Abg. Biankini beklagt den Verfall der österreichischen Seeindustrie, polemisirt gegen die Rede des Herrn Handelsministers, soweit sich dieselbe auf Dalmatien bezog, und kommt sodann auf den Lloyd zu sprechen. Derselbe stehe trotz der Staatssubvention auf keiner soliden Grundlage. Die Bilanz des Jahres 1892 habe wieder mit einem empfindlichen Deficit geschlossen. Redner beschwert sich darüber, dass der Verwaltungsrath des Lloyd die dalmatinische Küstenbevölkerung von dem Lloyd-Dienste auszuschliessen suche. Die Croaten, welche von England als die erste See-Nation geschätzt werden, gelten bei dem Lloyd gar nichts. Durch das Gebahren des Lloyd würden auch die kleinen dalmatinischen Dampfschiffahrts-Gesellschaften zu Grunde gerichtet. Redner richtet an die Regierung die Aufforderung, dem schädlichen Kampfe des Lloyd gegen die dalmatinischen Schiffahrts-Gesellschaften ein Ende zu machen und ihre Sorgfalt der Handelsmarine im Allgemeinen zuzuwenden. Die Schiffsgebühren, sowie die Industrie- und Einkommensteuer der kleinen Schiffahrts-Gesellschaften in Dalmatien bringen jährlich mehr als 445.000 fl. ein, während die Subvention für den Postdienst an diese Gesellschaften kaum mehr als 100.000 fl. betrage. Redner erklärt es für nothwendig, diese Subvention zu erhöhen und überhaupt für die Entwicklung der Handelsmarine etwas zu thun. In dieser Hoffnung werde er für den vorliegenden Etat stimmen.

Berichterstatter Abg. Dr. Heilsberg verweist auf die vor Kurzem erfolgte Beantwortung der Interpellation des Abg. Biankini durch den Herrn Handelsminister und betont, dass aus derselben hervorgehe, dass die von diesem Redner heute vorgebrachten Klagen nicht auf Wahrheit beruhen. Aus der Antwort des Herrn Ministers sei eine Nichtbeachtung oder eine Abweisung der Wünsche des Abg. Biankini nicht zu entnehmen. Bezüglich der Tarife bemerkt der Berichterstatter, dass von der Regierung bereits Verhandlungen eingeleitet worden seien, und es sei Hoffnung vorhanden, dass dieselben zu einem erwünschten Resultate führen werden. Schliesslich betont er gegenüber der Bemerkung des Abg. Biankini, dass die Bilanz des Lloyd für 1892 passiv sei, es befremde ihn, woher Abg. Biankini die Bilanz kenne, da sie noch nicht fertiggestellt sei; nach authentischen Informationen werde die Bilanz pro 1892 eine active sein.

Die in Verhandlung gestandenen Posten werden sodann unverändert angenommen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Bau- und Betriebslänge der Strecke Baumgarten—Hütteldorf.) Die behördlich festgestellte Baulänge der am 1. Mai 1892 dem öffentlichen Verkehre übergebenen Fortsetzungsstrecke Baumgarten—Hütteldorf (Bahnstrasse) der Linie Westbahnlinie—Baumgarten der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft beträgt vom Geleiseanschlusse in der Haltestelle Baumgarten bis zum Geleiseabschlusse in der Endstation Hütteldorf (Bahnstrasse) 0·622 km und die Betriebslänge von der Mitte des Aufnahmsgebäudes in der genannten Haltestelle (0·096 km vor dem Beginne der Baulänge) bis zur Mitte des Aufnahmsgebäudes in der Endstation (0·062 km vor dem Ende der Baulänge) 0·656 km. Die Lage der einzelnen Stationen und Haltestellen, sowie die Niveau-Côte der Schiene gegenüber der Mitte des Aufnahmsgebäudes ist folgende:

Name der Stationen und Haltestellen	Angabe, ob Station oder Haltestelle	Lage bei Kilometer	Niveau-Cote in Meter
Baumgarten	Haltestelle	5·130	63·70
Gasgasse	„	5·449	62·66
Hütteldorf (Bahngasse)	Station	5·786	64·30

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes über vorzunehmende Investitions- und Umgestaltungsarbeiten hervorragender Bedeutung im Bereiche der Linien der kgl. Ungarischen Staatsbahnen; Motivenbericht.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat am 7. März l. J. dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf über jene Arbeiten vorgelegt, welche zu Lasten desjenigen Betrages, um welchen die im Jahre 1892 bei den kgl. ungarischen Staatsbahnen erzielten factischen Betriebsüberschüsse die budgetmässig festgestellte Summe überschreiten, auszuführen sind. — Der Gesetzentwurf lautet wie folgt:

„§ 1. Die Regierung wird ermächtigt, aus den im Jahre 1892 thatsächlich erzielten Betriebsüberschüssen der kgl. ung. Staatsbahnen von jenem Theile, welcher den budgetmässig festgestellten Betrag überschreitet, höchstens 2 Millionen Gulden für die nachfolgenden Investitions- und Umgestaltungsarbeiten verwenden zu können, und zwar:

a) Zur Hebung der Verkehrsfähigkeit der Budapest-Marchegger Linie der kgl. ung. Staatsbahnen, insbesondere die Erbauung des zweiten Geleises in dem Abschnitte Waitzen-Gran.

b) Behufs Umgestaltung der Linie Miskolcz-Fülek zu einer Linie ersten Ranges, die noch nothwendigen Umänderungen der Station.

§ 2. Die Kosten der in § 1 dieses Gesetzes erwähnten Arbeiten sind zu Lasten der 1892er Schlussrechnung zu verrechnen und wird für die Verwendung der in dieser Weise zu bindenden Summen ein bis Ende 1895 reichender Zeitraum bewilligt.

§ 3. Das gegenwärtige Gesetz tritt mit der Publication in der Landes-Gesetzessammlung in Wirksamkeit und werden mit dessen Durchführung die Minister für Handel und Finanzen betraut.“

In dem Motivenbericht wird darauf hingewiesen, dass auf der Budapest-Marchegger Linie nur zwischen Budapest-Waitzen und Gran-Nána-Marchegg zwei Geleise vorhanden sind, während auf der 44·7 km langen Strecke Waitzen-Gran das zweite Geleise fehlt, was die volle Transportfähigkeit der ganzen Linie beträchtlich beschränkt. Sowohl aus Rücksicht auf die Sicherheit, als auf die rechtzeitige Abwicklung des Verkehrs ist die Legung des zweiten Geleises nicht nur unausweichlich nothwendig, sondern auch dringend. Der Verkehr der Ungarischen Staatsbahnen hat sich ausserordentlich gehoben; zur Abwicklung der Transporte nach dem Westen ist die Budapest-Marchegger Route in erster Linie berufen, obgleich auch die Brucker Strecke vollständig ausgenützt wird. Dazu kommt der Umstand, dass während der Sommersaison auf der Strecke Budapest-Neuhäusel mehr Personenzüge verkehren müssen, als in früheren Jahren. Die Fahrdauer der Lastzüge ist auf einer eingeleisigen Bahn bedeutend länger, als auf zweigeleisiger Bahn, und verzögert sich noch mehr, wenn Personen- und Eilzüge verkehren, deren geringste Verspätung einen langen Aufenthalt der Lastzüge zur Folge hat. So mussten auf der Budapest-Marchegger Linie Lastzüge oft 3—5 Stunden verlieren, wodurch der Verkehr litt, die Sicherheit gefährdet wurde und auch ein Abgang an Betriebsmitteln eintrat, während Alles aufgeboten werden soll, damit der Wagenpark raschest den Verkehr bewältige. Der Ausbau des zweiten Geleises ist sonach nicht nur vom Standpunkte der Sicherheit des Verkehrs, sondern auch öconomisch vortheilhaft, insofern der Wagenpark rascher gewendet werden kann. Der Ausbau des zweiten Geleises ist mit fl. 1,700.000 berechnet, in welchem Betrage die Kosten der Umgestaltung der Gran- und Eipel-Brücke nicht eingerechnet sind. Die Umgestaltung der Brücken kann eben verschoben werden. Im Interesse des Verkehrs ist die Vermehrung der Geleise und der Lagerräume auf dem Budapester Westbahnhofe nothwendig. Dringlich ist auch die Umgestaltung der Stationsgeleise auf der Strecke Miskolcz-Fülek, welche insgesammt fl. 260.000 in Anspruch nehmen wird. Ebenso müssen die Wasserstationen erweitert und einige Brücken erweitert werden. Die Kosten der letzteren Arbeiten werden aus den dem Minister zur Verfügung gestellten Investitions-Crediten theilweise gedeckt werden können. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Kosten der Legung des zweiten Geleises zwischen Waitzen-Gran sich wesentlich geringer gestalten, der Minister erbittet jedoch die Ermächtigung, den ersparten Betrag zu weiteren nothwendigen Arbeiten am westlichen Lastenbahnhofe verwenden zu können. Durch den proponirten Modus der Geldbeschaffung wird die Bilanz des Staatshaushaltes nicht alterirt. Im Budget pro

1892 war ein Nettoüberschuss der kgl. Ungarischen Staatsbahnen von fl. 29,910.000 präliminirt. Thatsächlich wird ein Nettoüberschuss von fl. 32,500.000 erzielt, trotz Mehrausgaben im Betriebe und trotz der Mehrkosten in Folge der Schneeverwehungen. Es ist sonach mit Sicherheit auf ein Plus von fl. 2,500.000 zu rechnen. Der Minister erachtet die Bedeckung der Kosten der proponirten Bauten aus diesem Ueberschuss für am zweckmässigsten, weil dieser bei Zusammenstellung des Budgets nicht in Rechnung gezogen wurde und bei Verwendung von 2 Millionen die Staatsbahnen noch immer um ½ Million mehr ergeben werden, als pro 1892 präliminirt war. Unter den gegebenen Verhältnissen sei es motivirt, dass das entbehrliche Plus zu solchen Investitionen bei den Staatsbahnen verwendet werde, die unbedingt nothwendig sind und bis nun verzögert wurden, weil keine Bedeckung vorhanden war.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Verlängerung der Königsgassen-Linie bis zur Andrássystrasse.) Der kgl. ungar. Minister des Innern hat zufolge einem an die hauptstädtische Municipalverwaltung im Einvernehmen mit dem Handelsminister gerichteten Erlasse die Bewilligung dazu ertheilt, dass die elektrische Bahn in der Königsgasse durch die Grosse Feldgasse bis zur Andrássystrasse verlängert werde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 141 ex 1892), dass er jedoch schon aus diesem Anlass erkläre, es würde die weitere Fortsetzung dieser Bahnlinie über die Andrássystrasse hinweg in keinem Falle gestattet werden.

Strassenbahn zum Budapester Centralfriedhof nächst Kerepes. (Zulässigkeit der provisorischen Führung des elektrischen Stromes auf Ständern als Hochleitung.) Nachdem die Friedhof-Tramway auf elektrischen Betrieb umgestaltet werden soll (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8), richtete der Handelsminister an die Stadtbehörde die Anfrage, ob sie ihre Zustimmung dazu geben wolle, dass, insolange bis die Volkstheatergasse nicht definitiv geordnet werden würde, der elektrische Strom daselbst oberirdisch geleitet werde — ein Verfahren, welches er (der Handelsminister) und auch das hauptstädtische Ingenieuramt als unbedenklich erklärt. Die hauptstädtische Bau-Commission beschloss einstimmig, die provisorische Anlage der oberirdischen Stromführung zu empfehlen.

Internationale Waggonleih - Actiengesellschaft in Budapest. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 3. März fand unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Leo Lánczy und in Anwesenheit von 15 Actionären mit 4130 Actien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der „Internationalen Waggonleih-Actien-Gesellschaft in Budapest" statt. (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 ex 1892). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Laufe des Betriebsjahres 1892 zur Verlesung, welcher constatirt, dass die Wagen der Gesellschaft auch im abgelaufenen Jahre ausgiebige Verwendung gefunden haben. An Wagenmiethen wurden fl. 279.040·18 und an Interessen für disponible Gelder fl. 12.758·32. zusammen daher fl. 291.798·50 eingenommen. Nach Abzug der diversen Betriebsausgaben per fl. 65.073·53, sowie der Abschreibungen vom Fahrpark und von dem Werthe der Reservebestandtheile, sowie für den Fond zur Erneuerung der Achsen und Räder per fl. 31.981·10 resultirt ein Reingewinn von fl. 194.723·87. Hievon sind vorerst die 5% Zinsen des Actiencapitals in der Höhe von fl. 70.000 und von dem Reste per fl. 144.743·87, für den Reservefond fl. 6.237·19 und an Tantiemen für die Direction fl. 14.969·26, zusammen daher fl. 21.206·45 in Abzug zu bringen. Es verblieben sodann fl. 103.537·42 und zuzüglich obiger fl. 70.000, sowie des Gewinn-Uebertrages aus dem Jahre 1891 per fl. 77.642·24 ein Ueberschuss von fl. 251.179·66 zur Disposition der Generalversammlung. Die Direction beantragt hievon als Dividende an die Actionäre 9%, somit fl. 126.000 zu vertheilen und von dem Reste per fl. 125.179·66 zur Bildung einer Dividenden - Reserve fl. 50.000 und zur weiteren Dotirung der Steuer-Reserve fl. 5000, zusammen daher fl. 55.000 zu verwenden und den Rest per fl. 70.179·66 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Stand des Fahrparkes ist auch im abgelaufenen Jahre unverändert geblieben. Die Kosten für die Instandhaltung der Wagen, inclusive Räder belaufen sich auf fl. 18.685, welche ohne Inanspruchnahme der Reparaturs-Reserve aus den Betriebseinnahmen gedeckt wurden. Weiter wird berichtet, dass die Gesellschaft rücksichtlich Befolgung gleichmässiger Geschäftsprincipien mit den Schwesteranstalten, nämlich mit der allgemeinen Waggonleih-Gesellschaft in Budapest und mit der ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien auch für das Jahr 1893 übereingekommen ist, sowie dass die Ausnützung des Fahrparkes auch für die nächsten Jahre gesichert ist. Mit Rücksicht auf die bevorstehende obligatorische Einführung der Kronenwährung erscheint es der Direction zeitgemäss, vorzuschlagen, an Stelle der auf ö. W. Gulden lautenden Actien neue, auf Kronenwährung lautende herauszugeben. Diese Gelegenheit wünscht sie auch dazu zu benützen, um in Anbetracht der Consolidirtheit der Verhältnisse und des lautgewordenen Wunsches zahlreicher Actionäre, welche die Papiere mit Recht als eine bleibende Capitalsanlage betrachten, noch den weiteren Antrag zu stellen, gleichzeitig auch die Zusammenlegung der Actien derart zu beschliessen, dass für je zwei auf fl. 100 Nominale lautende Actien eine neue auf fl. 200, resp. 400 Kronen lautende Actie herausgegeben werde. Die Generalversammlung nahm den Bericht beifällig zur Kenntniss, acceptirte sämmtliche Anträge der Direction, bestimmte, dass die Dividende von fl. 9 per Actie vom 15. d. M. angefangen eingelöst werde und ertheilte das Absolutorium. Nach Annahme der nothwendig gewordenen Aenderung der Statuten folgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath.

Ausland.

Deutsches Reich. (Einführung einer Einheitszeit.) Der Gesetzentwurf, betreffend die Einführung einer einheitlichen Zeitbestimmung, wurde in der Sitzung des Reichstags vom 22. Februar in dritter Lesung angenommen.

Preussen. (Stationsnamen-Aenderung.) Im Directionsbezirke Hannover erhält der bisherige Bahnhof Hildesheim die Bezeichnung „Hildesheim (Hauptbahnhof)" und der neue Haltepunkt an der Ostseite der Stadt Hildesheim die Bezeichnung „Hildesheim (Ostbahnhof)".

— (Polizeiverordnung für ein Anschlussgeleise in Berlin.) Der Polizeipräsident von Berlin hat nach der „Z. d. V. D. E. V." im Einverständniss mit der Eisenbahnbehörde und mit Zustimmung des Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg für den Betrieb auf dem Anschlussgeleise vom Berlin-Hamburger Productenbahnhof zum städtischen Gaswerk III von Landespolizeiwegen Folgendes verordnet:

§ 1. Die das Anschlussgeleise befahrenden Züge dürfen eine Geschwindigkeit von 8 km in der Stunde nicht überschreiten.

§ 2. Jedem Zuge muss ein Eisenbahnbeamter unmittelbar voraufgehen, welcher ununterbrochen mit einer Glocke läutet, um das Publicum von dem Herannahen des Zuges zu benachrichtigen.

Sobald das Läuten vernommen wird und sich der Zug nähert, hat sich das Publicum sofort vom Geleise zu entfernen.

§ 3. Alle an den Uebergängen über das Geleise angebrachten Barrièren sind vor jedem Zuge, und zwar, sobald das Läuten mit der Glocke vernommen wird, durch die dazu angestellten Eisenbahnbeamten zu schliessen und, nachdem der Zug vorübergefahren, sogleich wieder zu öffnen.

§ 4. Die Führer von Fuhrwerken und Vieh haben, sobald die Barrièren an den Strassenübergängen geschlossen sind, in angemessener Entfernung Halt zu machen und die daselbst aufgestellten Warnungstafeln zu beachten.

§ 5. Die Drehbrücke über den Spandauer Schiffahrtscanal muss beim Nichtgebrauch stets geöffnet sein.

Ihre Schliessung behufs der Ueberfahrt eines Zuges darf die Dauer von 8 Minuten nicht übersteigen.

§ 6. Wenn sich Pferde dem Zuge nähern, so ist das Ablassen von Dampf oder Rauch möglichst zu vermeiden.

§ 7. Es ist verboten, die geschlossenen Barrièren und die Einfriedigungen des Geleises zu übersteigen, die Barrièren eigenmächtig zu öffnen, auf die Einfriedigungen Gegenstände zu legen oder zu hängen.

§ 8. Alle Beschädigungen des Geleises und der dazu gehörigen Anlagen, sowie der Betriebsmittel nebst Zubehör, ingleichen das Auflegen von Steinen, Holz und sonstigen Sachen auf das Planum und das Anbringen von Fahrhindernissen ist verboten, ebenso die Erregung falschen Alarms, die Nachahmung von Signalen, die Verstellung von Ausweichevorrichtungen und überhaupt jede den Betrieb störende oder gefährdende Handlung.

§ 9. Die Uebertretung dieser Polizeiverordnung seitens des Publicums wird, sofern nicht nach den Gesetzen höhere Strafen verwirkt sind, mit Geldbusse bis zu 60 Mark und im Falle des Unvermögens mit verhältnissmässiger Haft bestraft.

§ 10. Die Bahnpolizeibeamten sind befugt, einen Jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Uebertretung dieser Polizeiverordnung betroffen oder unmittelbar nach der Uebertretung verfolgt wird und sich über seine Person nicht ausweisen kann.

§ 11. Diese Polizeiverordnung tritt mit ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Belgien. (Eisenbahnwesen im Jahre 1891.) Nach dem Seitens der kgl. belgischen Regierung dem Parlamente erstatteten Berichte über das Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Handelsschiffahrtswesen im Jahre 1891 besass das Netz der am Ende des genannten Jahres im Betriebe gestandenen, dem öffentlichen Verkehre dienenden belgischen Staatsbahnen eine Ausdehnung von 3240·652 km, wovon 1329·886 km, d. s. 41·04 Percent der Gesammtlänge doppelgeleisig, ferner 3097·615 km für den Gesammtverkehr und 143·037 km nur für den Güterverkehr bestimmt waren. Bezüglich dieser Bahnen, deren Länge im Laufe des Jahres 1891 in Folge Umgestaltung einiger Bahnstrecken eine Verminderung von 9·304 km erfahren hat, gestalteten sich dem vorliegenden Berichte gemäss die Bestandes-, Betriebs- und finanziellen Ergebnisse des Gegenstandsjahres im Vergleiche zu jenen des Vorjahres wie folgt:

		1891	1890
Bahnlänge	km	3240·652	3249·956
Verwendetes Anlagecapital	Fr.	1355,136.305	1315,189.726
Locomotiven	Anzahl	2.070	1.977
Tender	„	1.268	1.193
Personenwagen	„	4.917	4.825
Güterwagen	„	42.499	42.572
Bahndienstwagen	„	733	951
Beförderte Personen I. Classe	„	2,432.096	2,368.976
„ „ II. „	„	8,339.356	7,983.367
„ „ III. „	„	56,660.726	53,876.549
„ „ im Ganzen	„	67,432.178	64,228.892
Befördertes Gepäck	t	26.239	25.793
Transportirte Güter	„	26,737.542	27,082.472
Einnahmen aus dem Personenverkehr	Fr.	46,099.527	44,939.857
Gepäcks- u. sonstigen Verkehr mit Personenzügen	„	4,959.054	4,762.385
Güterverkehr	„	88,210.082	88,168.279
Verkehr überhaupt	„	139.268.663	137,870.521
„ „ pro Kilometer	„	42.975	42.422
Verschiedene sonstige Einnahmen	„	3,467.548	3.320.375
Betriebseinnahmen im Ganzen	„	142,736.211	141,190.896
„ pro Kilometer	„	44.045	43.444
Betriebsausgaben im Ganzen	„	84,464.020	84,212.670
„ pro Kilometer	„	26.064	25.912
„ in Percent der Betriebs-Einnahmen		59·10	59·64
Betriebseinnahmen-Ueberschuss	Fr.	58,272.191	56,978.226

Gegenüber dem Vorjahre hat somit die Zahl der im Betriebsjahre 1891 beförderten Personen um 3,203.286 oder 4·98 Percent, das Gewicht des beförderten Gepäckes um 446 t oder 1·72 pCt., die Einnahme aus dem Personenverkehr um 1.159.670 Francs oder 2·58 pCt., die aus dem Gepäcks- und sonstigen Verkehr mit Personenzügen um 196.669 Fr. oder 4·13 pCt., die Einnahme aus dem Güterverkehr um 41.803 Fr. oder 0·04 pCt., die Gesammt-Verkehrseinnahme um 1,398.142 Fr. oder 1·01 pCt., die Einnahme aus den verschiedenen sonstigen Ertragsquellen um 147.173 Fr. oder 4·43 pCt., die Gesammt-Betriebseinnahme um 1,545.315 Fr. oder 1·09 pCt., die Gesammt-Betriebsausgabe um 251.350 Fr. oder 0·29 pCt. und der Betriebseinnahmen-Ueberschuss um 1,293.965 Fr. oder 2·27 pCt. zugenommen, hingegen die Tonnenzahl der transportirten Güter um 344.930 t oder 1·27 pCt. abgenommen. — Einschliesslich der Zinsen und sonstigen Erträgnisse und abzüglich der Gesellschaftsantheile an den Einnahmen der vom Staate betriebenen Privatbahnen stellte sich das Endergebniss des Betriebsjahres 1891 auf 58,351.469 Fr., daher um 705.249 Fr. oder 1·22 pCt. günstiger als im Vorjahre. Die belgischen Privatbahnen, deren Länge sich zu Ende des Jahres 1891 über 1477·965 km, wovon 1276·354 km auf belgischem und 201·611 km auf ausländischem Gebiete gelegen waren, erstreckte, verfügten im Jahre 1891 über einen Fahrbetriebsmittelstand von 540 Locomotiven, 350 Tendern, 10 Dampfwagen, 833 Personen-, 460 Gepäcks-, 13.273 Güter- und 51 Dienstwagen und beförderten damit 19,107.832 Personen (um 1,047.456 mehr als 1890), 10.379 t Gepäck (um 670 t mehr als 1890) und 16,285.177 t Güter aller Art (um 16.906 t mehr als 1890). — Hiefür wurden an Einnahmen aus dem Personenverkehr 11,690.006 Francs (um 245.822 Fr. mehr als 1890), aus dem Gepäcks- und sonstigen Verkehre mit Personenzügen 231.431 Fr. (um 4479 Fr. mehr als 1890), aus dem Güterverkehr 26,615.092 Fr. (um 418.771 Francs mehr als 1890), somit im Ganzen 38,536 529 Fr. (um 669.072 Fr. mehr als 1890) erzielt. Einschliesslich der verschiedenen sonstigen Einnahmen, welche zusammengenommen 2,234.503 Fr. (um 864.965 Fr. weniger als 1890) betrugen, beliefen sich die Gesammteinnahmen des Gegenstandsjahres auf 40.771.032 Fr. (um 195.893 Fr. mehr als 1890), wovon 20,826.302 Francs (um 228.583 Fr. weniger als 1890) oder 51·08 pCt. (gegen 51·39 pCt. im Vorjahre) zur Bestreitung der Ausgaben erforderlich waren und 19,944.730 Fr. (um 32.690 Fr. mehr als 1890) als Einnahmen-Ueberschuss des Betriebsjahres 1891 verblieben.

Schiffahrt.

Deutsches Reich. (Schiffbarmachung des Rheins für Seeschiffe). In der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 6. Februar ist die schon früher angeregte Angelegenheit der Schiffbarmachung des Rheins für Seeschiffe wieder zur Sprache gebracht worden. Es wurde hiebei die Nothwendigkeit betont, das Bett des Rheins so tief auszubaggern, dass Seeschiffe von einem gewissen Tiefgange wenigstens bis Köln, vielleicht auch weiter hinauf, den genannten Fluss befahren können. Der Minister für öffentliche Arbeiten, Thielen, theilte hierauf mit, dass die Regierung diese Angelegenheit unverwandt im Auge behalte und den Rheinstrom-Baudirector bereits zu einem bezüglichen Berichte aufgefordert habe. Zugleich betonte der Minister aber die vorliegenden Schwierigkeiten, deren hauptsächlichste in dem Umstande zu suchen sei, dass der Rhein nur bis Emmerich zum Deutschen Reiche gehöre, von dort jedoch bis zur Mündung im holländischen Gebiete liege. In Holland sei in dem Rheincorrectionsplane nur eine Wassertiefe von 2·7 m vorgesehen, und es wäre fraglich, ob es gelingen werde, diesen Nachbarstaat — von dessen Bereitwilligkeit die Durchführbarkeit des ganzen Projectes abhänge — zu einer Vertiefung des Rheins bis auf 5—6 m zu bewegen. Auf deutschem Gebiete habe man die Tiefe des Stromes in der Strecke von Köln bis Emmerich schon auf 3 m gebracht, während in derjenigen von Bingen bis Köln noch nicht 2·7 m erreicht worden seien. („Hansa.“)

— (Anlage eines See-Fischereihafens in Geestemünde.) Zur Vergrösserung des Hafengebietes in Geestemünde sind im Etat der preussischen Bauverwaltung $2^1/_4$ Millionen Mark beantragt. In den drei vorangegangenen Jahren sind bereits zusammen 1 Million Mark bewilligt worden. Nachdem die Aufführung eines Leitdammes und die Ablagerung der bei der Unterwesercorrection gewonnenen Baggermasseu, soweit sie Bremen gegen billige Vergütung zu liefern übernommen hatte, erfolgt ist, konnte zu den weiteren Massnahmen für die Anlegung eines den Zwecken der Hochseefischerei dienenden Hafens geschritten werden. Bis jetzt ist der Umbau für die beiden Hafenmoli fertiggestellt; des Weiteren sollen von den im Ganzen auf drei Jahre berechneten Arbeiten die noch erforderlichen Erdarbeiten und Teichsicherungen, der Oberbau der Moli, sowie der Bau der Quaimauern in Angriff genommen und dahin gestrebt werden, dass baldmöglichst ein grosser Theil der neuen Hafenanlage seiner Zweckbestimmung übergeben werden kann. Um die Fortführung des Unternehmens wirthschaftlich betreiben zu können, ist für das nächste Baujahr die Ausbringung einer Rate von $2^1/_4$ Millionen Mark unerlässlich. „Deutsche Fischerei-Zeitung.“

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XXXIX. Stückes.) Das am 15. März herausgegebene XXXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2124: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 9. März 1893, Z. 31.994, betreffend die Aufhebung der für den politischen Bezirk Laun angeordneten Sperrmassregeln.

2125: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 9. März 1893, Z. 19.610, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Czernowitz, Kotzman, Radautz und Wiznitz in der Bukowina nach Galizien.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmischer Braunkohlenverkehr über Wien.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 24 vom 28. Februar 1893 auf Seite 376 enthaltene Kundmachung — betreffend Ausserkraftsetzung des Tarifes vom 1. Juli 1892 — wird aufgehoben.

Der Tarif für den Böhmischen Braunkohlen-Verkehr über Wien vom 1. Juli 1892 bleibt daher bis auf Weiteres in Kraft.

Teplitz, am 15. März 1893. [246]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Einführung von Schüler-Fahrkarten zu besonders ermässigten Fahrpreisen.

Vom 1. April 1893 ab werden auf Entfernungen bis zu 50 km 30 Tage geltende Schüler-Fahrkarten II. und III. Classe an mit Legitimationen von den betreffenden Schul-Directionen versehene Schüler und Schülerinnen öffentlicher Volks- und Bürger-, Mittel- und Gewerbeschulen von der gefertigten Betriebs-Direction über Verlangen ausgefertigt.

Die Preise dieser Schüler-Fahrkarten und die hiefür geltenden besonderen Bedingungen sind der bezüglichen in den Stationen affigirten Kundmachung zu entnehmen.

Prag, am 8. März 1893. [247]

Directer Kohlen- und Coaks-Verkehr.

Aufhebung eines directen Tarifes.

Der Tarif für den Transport mineralischer Kohle und Coaks in vollen Wagenladungen ab Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn und ab Miröschau, Station der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen nach Stationen der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen via Prag-Pořičan-Nimburg und nach der Station Nimburg (St.E.G.) via Pořičan, giltig vom 1. September 1883 tritt mit 30. April 1893 ausser Wirksamkeit.

Prag, am 13. März 1893. [248]

Die Betriebs-Direction der k. k. priv. Böhmischen Westbahn
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Einführung eines Nachtrages II zum Anhang zu dem Localgütertarife, Theil II.

Mit 1. April 1893 tritt zum obbezeichneten Anhang der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Tarifbegünstigung für Sendungen von Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungs-Gegenständen zu Neuanlagen von industriellen Etablissements;

II. Abänderung bestehender und Aufnahme neuer Kartirungs-Frachtsätze.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei der gefertigten Betriebs-Direction zum Preise von je 5 kr. abgegeben.

Prag, am 14. März 1893. [249]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien (Weissgärber nach Deutsch-Altenburg und Hainburg) sowie umgekehrt.

Bis auf Weiteres werden täglich zur Fahrt nach Deutsch-Altenburg und Hainburg per Postschiff (Canal Weissgärber) um 7 Uhr Früh, oder per Pressburger Passagierschiff um 4 Uhr Nachm. (nach dem 1. Mai um 5 Uhr Nachm.) ab Schiffsstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, oder umgekehrt ab Bahnstation Hainburg und Deutsch-Altenburg zur Fahrt nach Wien (Staatsbahnhof) und Retourfahrt per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und der Retourfahrt in der II. Classe, beziehungsweise auf dem II. Platze des Schiffes und III. Classe der Bahn berechtigen.

Fahrpreise	I. Platz Schiff II. Classe Bahn fl.	II. Platz Schiff III. Classe Bahn fl.
Von Wien-Weissgärber nach Deutsch-Altenburg und retour oder umgekehrt	2.85	1.70
Von Wien-Weissgärber nach Hainburg und retour oder umgekehrt	2.85	1.70

Banknoten incl. Billet-Stempelgebühr.

25 kg Freigepäck per Billet wird nur auf der Wasserstrecke gewährt.

Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit.

Bezüglich der Bahnfahrt ist die Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ab Hainburg und Deutsch-Altenburg, ferner der ab Bruck a. d. Leitha Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (Localbahn) anschliessende Schnellzug gegen tarifmässige Aufzahlung gestattet.

Wien, am 14. März 1893. [250]

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Nachtrag I zum Theil I, Abtheilung A.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Theil I, Abtheilung A, für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

a) Ergänzungen,
b) Anhang I (zu § 1, Absatz 3, der Ausführungs-Bestimmungen), Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Oesterreich-Ungarn andererseits.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 14. März 1893. [251]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnen.

Beitritt der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zu dem ab 1. Jänner d. J. giltigen Tarife, Theil I.

Es wird hiemit bekannt gemacht dass die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, die k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn, dann die Localbahnen Spielfeld—Radkersburg und Radkersburg—Luttenberg den ab 1. Jänner 1893 giltigen Tarife, Theil I, der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen mit 1. April d. J. beitreten, und dass daher die in diesem Theil I enthaltenen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern etc. auch für die genannten Bahnen gelten.

Wien, am 14. März 1893. [252]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif-Nachträge und neuer Tarif für Borke etc.

Am 1. April 1893 treten in Wirksamkeit:

a) Der Nachtrag I zum Tarif Theil II, Heft 1, enthaltend Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen und Einführung neuer directer Frachtsätze,

b) der Nachtrag I zum Tarif Theil II, Heft 2, enthaltend Einführung von neuen directen Frachtsätzen,

c) der Nachtrag I zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Anhang des Tarifes Theil II, Heft 4, enthaltend Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen, Einführung neuer ermässigter Frachtsätze und Berichtigungen, endlich

d) ein neuer Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Borke und Lohe, sowie von Holz der Classe C und des Special-Tarifes 2 von ungarischen nach österreichischen Stationen, durch den der Ausnahme-Tarif für Holz vom 1. September 1890 ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 14. März 1893. [253]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarif-Nachträge.

Die im H.-M.-Verordnungsblatt Nr. 20 vom 18. Februar l. J. publicirten Nachträge, u. zw.:

Nachtrag IV zur Zusammenstellung der ab 1. Juli 1887 giltigen Frachtsätze und Nachtrag VII zum Tarife Theil II, Heft 1, des österreichischen Eisenbahn-Verbandes treten erst am 1. April d. J. in Wirksamkeit.

Wien, am 16. März 1893. [254]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband (Verkehr mit Oesterreich).

Tarif-Nachträge.

Am 1. April d. J. treten in Wirksamkeit:

a) Der Nachtrag XIII zu Theil II, Heft 1 und

b) der Nachtrag XI zu Theil II, Heft 2, der Tarife für den deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafen-Verband.

Ersterer enthält Erweiterung des Ausnahme-Tarifes Nr. 25 (Papier aller Art), Durchführung im Tarifwege der im Publicationswege bereits erfolgten Aufnahme des Artikels Malz in den Ausnahme-Tarif Nr. 38 (Getreide etc.), Aenderung der Waarennomenclatur des Ausnahme-Tarifes Nr. 8 (Holz) und Berichtigungen.

Letzterer enthält Einbeziehung der Station Würbenthal in die Ausnahme-Tarife 5a und 5b, der Station Göding in den Ausnahme-Tarif 6 (Tabak), der Station Hlinsko und Würbenthal in den Ausnahme-Tarif 9 und Hlinsko in den Ausnahme-Tarif 10, ferner Aufnahme der Artikel „Cacao und Sumach-(Schmak-)Extract“ in den Ausnahme-Tarif 1, „Sumach (Schmak)“ in den Ausnahme-Tarif 13 und „Gummiharz“ in den Ausnahme-Tarif 15.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 14. März 1893. [255]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband, (Verkehr mit Ungarn).

Einbeziehung der Station Heringen in den Ausnahme-Tarif 10.

Am 1. April d. J. wird die Station Heringen des Directions-Bezirkes Frankfurt a. M. in den im Heft 4 des Gütertarifes für oben bezeichneten Verband bestehenden Ausnahme-Tarif Nr. 10 für Sämereien in Wagenladungen von 5000 und 10.000 kg einbezogen. Näheres über die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zu erfahren.

Wien, am 14. März 1893. [256]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Rheinland-Westphalen.

Tarif-Nachträge vom 1. April 1893.

Am 1. April 1893 gelangt zu Heft 1 und 2 des Theiles II der Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Gütertarife vom 15. Juli 1887 je ein Nachtrag VII, ferner zu dem vom 1. Juli 1887 giltigen Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Rheinland-Westphalen einerseits und Stationen der Dux-Bodenbacher sowie der Prag-Duxer Eisenbahn andererseits der Nachtrag 6 zur Einführung.

Abdrücke dieser Tarif-Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 6 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. März 1893. [257]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Specialtarif für die Beförderung von Hornvieh aus Oesterreichisch-Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margrethen vom I. März 1886.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Am 30. April 1893 treten die Frachtsätze für sämmtliche Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ausgenommen Laibach, Leoben, Villach, Budapest d. v. und Uj-Szöny), dann für die Stationen Fehring, Feldbach, Fürstenfeld, Gleisdorf, Graz und Weiz der k. k. österr. Staatsbahnen und für die Stationen Körmend, Sárvár,

Székésfehérvár (Stuhlweissenburg), Szombáthely (Steinamanger), St. Gotthard und Veszprém der königl. ungar. Staatseisenbahnen ausser Kraft.

Wien, am 15. März 1893. [258]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Westungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Obst-Ausnahmetarifes.

Mit 30. April 1893 tritt der vom 1. December 1892 giltige Ausnahmetarif für die directe Beförderung von frischem Obst in Wagenladungen zwischen Stationen der Südbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen und der k. ung. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der kgl. preussischen Eisenbahn-Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg und Erfurt andererseits ausser Kraft.

Ueber die Einführung eines an dessen Stelle neu auszugebenden Ausnahmetarifes wird besondere Kundmachung erfolgen.

Wien, am 15. März 1893. [259]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zuckerverkehr von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. nach Tiroler Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausserkraftsetzung des Ausnahmetarifes.

Mit 30. April 1893 tritt der Ausnahmetarif für Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker) von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der priv. österr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der mährisch-schlesischen Centralbahn nach Tiroler Stationen der k. k. Südbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. Jänner 1893, ausser Kraft.

Wien, am 12. März 1893. [260]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone und Sagrado einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. andererseits.

Ausserkraftsetzung der Ausnahmetarife.

Mit 30. April 1893 treten die Ausnahmetarife für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone und Sagrado der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. andererseits, giltig vom 1. Jänner 1890 sammt hiezu gehörigen Nachträgen I—IV, ausser Kraft.

Wien, am 12. März 1893. [261]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Tiroler Güterverkehr.

Einführung des II. Nachtrages zum Tarife, Theil II.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1893 gelangt der II. Nachtrag zu dem vom 1. Juli 1890 giltigen Tarife, Theil II für den obbezeichneten Güterverkehr zur Einführung, durch welchen die auf den Seiten 16—18 und 20 dieses Tarifes enthaltenen Frachtsätze mit 30. April 1893 ausser Wirksamkeit gesetzt werden.

Wien, am 15. März 1893. [262]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Borstenviehverkehr ab Steinfeld nach Stationen der k. k. priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft etc.

Ausserkraftsetzung der Specialtarife.

Mit 30. April 1893 treten die Specialtarife für den directen Frachtgut-Transport von Borstenvieh in Einzelnsendungen und Wagenladungen von Steinfeld nach Stationen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft etc., giltig vom 1. Jänner 1891 sammt dem hiezu gehörigen Nachtrage I ausser Kraft.

Wien, am 12. März 1893. [263]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarischer Kohlen-Verkehr, Heft 3.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Die directen Frachtsätze, welche für Sendungen mineralischer Kohlen, Coaks und Briquets von sämmtlichen Kohlengruben, resp. Coaksanstalten des Ostrauer Reviers, Mähr.-Ostrau, Hruschau, Szczakowa und Trzebinia der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie von den Stationen Oderberg, Dombrau und Karwin der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach den Stationen Acsád, Agfalva, Bükk, Kis Bér, Löwö, Nagy Czenk und Nagy Márton der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Nachtrage zu dem vom 10. April 1892 giltigen Ausnahme-Tarife enthalten sind, treten mit 30. April 1893 ausser Kraft.

Falls an Stelle der zur Aufhebung kommenden Frachtsätze inzwischen nicht anderweite, directe Frachtsätze zur Einführung gelangen sollten, werden Sendungen nach den betreffenden Stationen vom 1. Mai d. J. ab in gebrochener Kartirung abgefertigt.

Budapest, am 13. März 1893. [264]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft III.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Mit 30. April d. J. treten die in dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Nachtrage I zu dem vom 1. Mai 1892 ab giltigen Tarifhefte III des Ausnahme-Tarifes für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriquets und Coaks enthaltenen Frachtsätze von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau nach den auf Seite 9 dieses Nachtrages in Gruppe Bb. genannten Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn: Kis Márton-Szárazvám, Lajta-Ujfalu, Sopron und Vulka-Pordány ausser Kraft.

Falls an Stelle der zur Aufhebung kommenden Frachtsätze inzwischen nicht anderweite directe Frachtsätze zur Einfuhrung gelangen sollten, werden Sendungen nach den betreffenden Stationen vom 1. Mai d. J. in gebrochener Kartirung abgefertigt.

Budapest, am 13. März 1893. [265]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
519	Buschtěhrader Eisenbahn		Schlacken und Sinteln	Kralup (B.E.B.) Prag [Bubna] (B.E.B.) Prag [Smichow] (B.E.B.)	Komotau (B.E.B.)	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diese Artikel geltenden Tarifbestimmungen	Vom 25. März 1893 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	Verschieden	kr. ö. W. 20	Verschieden	Im Kartirungswege		Gilt auch in umgekehrter Richtung
					Saaz (B.E.B.)					19				
				Prag (Staatsbahnhof)	Komotau (B.E.B.)					21				
					Saaz (B.E.B.)					19				
				Saaz (B.E.B.)	Eger (B.E.B.), Franzensbad (B.E.B.)					25				
520	Oesterreichischen Nordwestbahn		Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel	Bei der Auf- und Abgabe in Prag Oe.N.W.B.		Auf- und Abladen mit Benützung des Hebekrahns	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Tarif Theil I	Krahngebühr in Kreuzern pro 100 kg: 2	1	1	Im Kartirungswege		
521	Südbahn-Gesellschaft	K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Baumwolle, rohe	1) Triest 2) Fiume	Kreuzer ö. W. Noten	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg } pro Wagen und Frachtbrief b) 10000 kg } unter Anwendung der für den Tirol-Küstenländischen Verkehr bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Tirol-Küstenländischen Verkehr vom 20. Juni 1884	a) b)	a) b)	a) b)	Im Kartirungswege		
					Bludenz				1) 152·4 140·0 2) 186·9 159·7	148·1 136·2 183·3 159·0	4·3 3·8 3·6 0·7			
					Dornbirn				1) 155·4 143·1 2) 190·0 162·8	148·1 136·2 183·3 159·0	7·3 6·9 6·7 3·8			
					Frastanz				1) 152·4 140·0 2) 186·9 159·7	148·1 136·2 183·3 159·0	4·3 3·8 3·6 0·7			
					Hohenems				1) 155·4 143·1 2) 190·0 162·8	148·1 136·2 183·3 159·0	7·3 6·9 6·7 3·8			
					Imst				1) 174·2 140·0 2) 186·9 159·7	148·1 136·2 183·3 159·0	26·1 3·8 3·6 0·7			
					Nenzing				1) 152·4 140·0 2) 186·9 159·7	148·1 136·2 183·3 159·0	4·3 3·8 3·6 0·7			
					Rankweil				1) 155·4 143·1 2) 190·0 162·8	148·1 136·2 183·3 159·0	7·3 6·9 6·7 3·8			
					Schaan-Vaduz				1) 152·4 140·0 2) 186·9 159·7	148·1 136·2 183·3 159·0	4·3 3·8 3·6 0·7			
					Schwarzach				1) 155·4 143·1 2) 190·0 162·8	148·1 136·2 183·3 159·0	7·3 6·9 6·7 3·8			
					Strassenhaus				1) 152·4 140·0 2) 186·9 159·7	148·1 136·2 183·3 159·0	4·3 3·8 3·6 0·7			
522	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Die im Verordnungsblatte Nr. 150 ex 1892, sub Post 2574, rücksichtlich der Strecken Wien Nordbahnhof transito — Oderberg Landesgrenze transito, Wien Nordbahnhof transito — Dzieditz transito und Wien Nordbahnhof transito — Oswięcim transito publicirten ermässigten Frachtsätze werden, ohne dass hiedurch die Bestimmungen des bezüglichen Zugeständnisses im Weiteren alterirt werden, mit der Giltigkeit vom dritten Tage nach gegenwärtiger Publication auch auf Sendungen von Schwefelkiesabbränden ab den Stationen: Lanzendorf-Pellendorf, Liesing, Bruck a. d. M., Gratwein, Cilli, Hrastnigg, Niklasdorf und Aichberg-Steyrermühl ausgedehnt.											

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Agentur der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.
Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78. — BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105. — BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet. — PARIS, 28, Rue St. Quentin. — LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland. — WIEN I., Hegelgasse 7. — GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I. — HANNOVER, Theaterplatz 16. — BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langeustrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. — ILMENAU in Thüringen. — SAALFELD a/S. in Thüringen. — MÜHLHAUSEN in Thüringen. — SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten Patent-Möbelwagen. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möboltransport-Gesellschaft.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria" in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line" (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft Aussig und Bodenbach.
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831)
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Speditions-Bureau für die k. k. Staatsbahnen und der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen. Einlagerungen zu billigen Preisen.
Specialdienst nach Budapest.
Uebersiedlungen mittelst Patent-Möbelwagen.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 33. Wien, 21. März 1893. VI. Jahrgang.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Das Zuschlagen einer nicht nachweislich durch Passagiere selbst geöffneten Waggonthüre durch den Wind ist eine Ereignung, für deren schädigende Folgen die Eisenbahn-Unternehmung nach dem Gesetze vom 5. März 1869. R.-G.-Bl. Nr. 27, zu haften hat.

Die Zuschiebung des Haupteides an den Präsidenten der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zum Beweise von Umständen, über welche demselben die persönliche Kenntniss mangelt, ist unzulässig.

(Entscheidung vom 18. November 1892, Z. 12.624.)

Am 4. October 1890 öffnete sich während der Fahrt des Zuges zwischen den Bahnstationen B. und L. eine Waggonthüre, und als Eleonora M. daran ging, die Thüre zu schliessen, wurde dieselbe vom Winde zugeschlagen und quetschte der M. den Daumen der rechten Hand, mit welcher sie sich, um nicht herauszustürzen, festgehalten hatte, ein.

M. klagte nun gegen das k. k. Aerar auf Ersatz der Heilungskosten und des Verdienstentganges, sowie auf Zahlung eines Schmerzensgeldes.

Das k. k. Kreisgericht Sombor gab mit Urtheil vom 14. Juni 1892, Z. 6083, dem Klagebegehren vollinhaltlich Folge, während das k. k. Oberlandesgericht Lemberg mit Erkenntniss vom 16. August 1892, Z. 18.283, die Klage gänzlich abwies.

Der k. k. Oberste Gerichtshof änderte mit Entscheidung vom 18. November 1892, Z. 12.624, beide untergerichtlichen Urtheile ab, und sprach der Klägerin die Hälfte des Schmerzensgeldes und des Verdienstentganges zu, wies aber das Begehren um Ersatz der Heilungskosten ab.

In der Begründung wird auseinandergesetzt, dass die Conducteure instructionsmässig verpflichtet seien, die Thüren der Waggons vor Abgang des Zuges gehörig zu schliessen und abzusperren, dass ferner nicht nachgewiesen wurde, die Klägerin oder ein anderer Reisende habe die Thüre während der Fahrt geöffnet, dass sonach das Zuschlagen der Thüre durch den Wind, als eine Ereignung im Verkehre anzusehen sei, durch welche Klägerin körperlich verletzt wurde. Die Verpflichtung der belangten k. k. Staatsbahnen, der Klägerin Entschädigung zu leisten, sei daher nach dem Gesetze vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, sowie nach §§ 1293, 1294 und 1295 und 1325 als gegründet zu halten.

Es könne aber auch die Klägerin vom Verschulden an dem erlittenen Unfalle nicht freigesprochen werden, da sie, als sie sich zum Schliessen der Thüre anschickte, nicht hätte die Möglichkeit ausser Acht lassen sollen, dass der nach ihrer Angabe herrschende starke Wind die Thüre in Bewegung setzen konnte, und da sie ohne zwingende Nothwendigkeit ihre rechte Hand an einer Stelle gehalten hat, an welcher sie von der Thüre beim Zuschlagen derselben getroffen werden konnte. Sie habe daher nicht jene Vorsichten beobachtet, welche sie nach den Verhältnissen hätte beobachten können.

Mit Rücksicht darauf sei auszusprechen, dass die Klägerin und die belangte Bahn nach § 1304 a. b. G.-B. den Schaden zu gleichen Theilen zu tragen haben.

Die in zweiter Instanz erhobene Beschwerde der k. k. Finanz-Procuratur, dass der Klägerin der Ersatz der Kosten ihrer ärztlichen Behandlung mit 64 fl. zuerkannt wurde, sei als gerechtfertigt zu halten, weil der vom k. k. Kreisgerichte über die Thatsache der Bestreitung dieser Kosten zugelassene Beweis durch den dem Präsidenten der belangten Eisenbahn auferlegten Haupteid als unzulässig zu halten sei. Die Zulässigkeit der Eidesauftragung gegenüber einer geklagten juristischen Person setze voraus, dass der Deferent eine physische Person namhaft mache, welche vermöge ihrer Beziehung zur eigentlichen Processpartei und zu der den Beweissatz bildenden Thatsache herangezogen werden könne, um an Stelle der eidesunfähigen juristischen Person unter Eidesleistung Zeugniss in eigener Sache abzulegen, die Klägerin aber gar nicht behaupte, dass der Präsident der belangten Eisenbahn von der zu erweisenden Thatsache Kenntniss genommen habe oder Kenntnisse zu nehmen gehabt hätte.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn im Jahre 1892.

Im Jahre 1892 wurden in Oesterreich-Ungarn und im Occupationsgebiete im Ganzen 294·587 km neue Eisenbahnen (gegen 1024·611 km im Vorjahre) mit 73 neuen Stationen und Haltestellen, ferner 6 Anschlüssen an die Linien fremder Bahnverwaltungen und 7 Abzweigungen von eigenen Strecken dem Verkehre übergeben.

Die Uebergabe an den Betrieb erfolgte in 18 Theilstrecken, von denen 5 Eigenthum der ungarischen Regierung und 13 Eigenthum von verschiedenen Unternehmungen sind.

Die am 15. September 1891 für den beschränkten Güterkehr für Zwecke der alpinen Montangewerkschaft in Benützung genommene Localbahn Eisenerz - Vordernberg wurde am 9. Juni 1892, ferner die bisher nur dem Frachtverkehre eröffnete Vicinalbahn Szigetkamara-Szlatina dem Gesammtverkehre übergeben.

Von den neu eröffneten Strecken entfallen:

	Theilstrecken	Länge in Kilometern	Anschlüsse an fremde Bahnen	Abzweigungen von eigenen Strecken	Stationen und Haltestellen
I. In den im Reichsrathe vertretenen Ländern auf die:					
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	2	43·197	—	2	13
Localbahn Budweis-Salnau	1	39·293	—	—	9
Steiermärkische Landesbahnen	2	26·086	2	—	11
Neue Wiener Tramway	1	0·656	—	—	1
Drahtseilbahn auf die Feste Hohensalzburg	1	0·199	—	—	2
Zusammen	7	109·431	2	2	36
II. In den Ländern der ungarischen Krone auf die:					
Ungarischen Staatsbahnen	5	108·597	2	2	18
Localbahn Harazti-Račkeve	1	27	1	—	*
Haromszeker Localbahnen	1	14·9	—	1	9
Localbahn Iglo-Löcse	1	13·52	1	—	4
Localbahn Esztergom - Almas-Füzitö	1	8·353	—	1	2
Popradthalbahn	1	8·3	—	—	2
Transdanubische Vicinalbahn	1	4·486	—	1	2
Zusammen	11	185·156	4	5	37

Nach der chronologischen Reihenfolge wurden eröffnet:

I. In den im Reichsrathe vertretenen Ländern:

Am 1. Mai die Fortsetzungsstrecke Baumgarten—Hütteldorf (Bahnstrasse) der Linie Westbahnlinie—Baumgarten der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft (0·656 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 57 ex 1892.]

Am 1. Juni die Localbahn Krasna-Rožnau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit dem Anschlusse in Krasna an die bestehende Station und mit der Halte- und Ladestelle Hrachowetz, der Station Zaschau, den Haltestellen Střitesch und Zubři und der Station Rožnau (13·053 km). [Kundmachung im V.-Bl. des H.-M. Nr. 70 ex 1892.]

Am 29. Juni die Localbahnstrecke Troppau-Bennisch der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit dem Anschlusse in Troppau an die bestehende Station, ferner mit den Stationen Mladetzko, Eckersdorf, Freihermersdorf und Bennisch, mit den Halte- und Ladestellen Ottendorf bei Troppau und Schönstein und mit den Haltestellen Stablowitz und Leitersdorf-Oelhütten (30·144 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 80 ex 1892.]

Am 4. Juli die Fortsetzungsstrecke Gojau—Salnau der Localbahn Budweis-Salnau mit den Stationen, Verladestellen, bezw. Haltestellen: Nespoding (Haltestelle), Höritz, Stein-Irresdorf (Haltestelle), Neustift-Quitosching (Verladestelle), Honetschlag (Haltestelle), Schwarzbach-Stuben, Stögenwald (Verladestelle), Oberplan und Salnau (39·293 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 74 ex 1892.]

Am 1. August die Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg in Salzburg mit der unteren Station Capitelplatz-Festungsgasse und mit der oberen Station Hohensalzburg für den Personen- und Gepäcksverkehr (0·199 km). [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 95 ex 1892.]

Am 27. November die schmalspurige Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz der steiermärkischen Landesbahnen mit den Stationen und Haltestellen Preding-Wieselsdorf (Anschluss an die Graz-Köflacher Eisenbahn), Kraubath bei Stainz (H.), Herbersdorf (H.) und Stainz (11·319 km). Der Betrieb dieser Localbahn wird von der Südbahn-Gesellschaft für Rechnung des steiermärkischen Landesausschusses geführt. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 144 ex 1892.]

Am 20. December die schmalspurige steiermärkische Landesbahn Pöltschach-Gonobitz mit dem Anschlusse in Pöltschach an die Südbahn, mit den Stationen Heiligen Geist und Gonobitz und den Haltestellen Unter-Lasche, Plankenstein und Gattersdorf (14·767). Eine Eilgut-Beförderung findet auf dieser Localbahn nicht statt. Der Betrieb auf derselben wird durch die Südbahn-Gesellschaft geführt. [Kundmachung im V.-Bl. d. H.-M. Nr. 10 ex 1893.]

II. In den Ländern der ungarischen Krone:

Am 28. Jänner die Strecke Türje—Zala-Szt. Groth der transdanubischen Vicinalbahn-Actiengesellschaft mit dem Anschlusse in Türje an die bestehende Station und den Stationen Tüske-Szt. Peter und Zala-Szt. Groth (4·486 km).

Am 17. März die Strecke Brassó (Kronstadt)—Bertalan—Hoszufalu (Langendorf) der Haromszeker Localbahnen mit den Stationen Brassó-Bertalan, Rezsö-körut, Tötés, Sétater, Hoszufalu elág, Honterus, Noak und Hoszufalu (14·9 km).

Am 26. Juni die Localbahn Kesmark-Szepes Bela (Fortsetzung der Popradthalbahn) mit den Stationen Nagy-Eör und Szepes Bela-Barlongliget (8·3 km).

Am 19. Juli die Flügelbahn Tokod-Annavölgy der Localbahn Esztergom-Almas-Füzitö mit den Verkehrsstellen ab Tokod, Tokod rakadu und Annavölgy-Sarisap (8·353 km).

Am 27. Juli die Localbahn Petroseny-Lupeny der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit den Verkehrstellen Petroseny (bestandene Station), Livateny, Also-Barbateny, Vulkan und Lupeny (18·134 km).

* Ueber die Anzahl der Stationen dieser Localbahn konnte keine Auskunft erhalten werden.

Am 1. September für den Güterverkehr die Budapest-Donauufrige Ringbahn mit den Stationen Budapest-delivasut und O-Buda-Filatorigat (7·358 km) nebst dem Verbindungsbogen zwischen den Strecken Budapest (S.B.)—Budapest (Kelenföld) und Budapest (Kelenföld)—Budapest (Ferenczvaros) (0·919 km).

Am 13. September die Theilstrecke Nagy-Szeben (Hermannstadt) — Nagy-Tolmacs — Felek der Linie Nagy-Szeben — Vöröstorony (Hermannstadt—Rothenthurmpass) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen mit den Stationen Sellemberk, Veszteny, Nagy-Tolmacs, Felsö-Sebes und Felek (32·186 km).

Am 6. November die Localbahn Haraszti-Raczkeve mit der Abzweigung in Haraszti von der gleichnamigen Station der Linie Budapest—Semlin der kgl. Ungarischen Staatsbahnen (27 km).

Am 8. November die Localbahn Igló-Löcse (Leutschau) mit den Stationen Igló-Löcse (bestehende Station), Palmafal, Löcze major und Löcse (13·52 km).

Am 21. November die Localbahn Felek-Fogaras mit den Stationen und Haltestellen Alsó-Porumbák, Kercz, Alsó-Arpás, Alsó-Vist, Besimbák, Alsó-Szombatfalva und Fogaras (50 km).

Inland.

Parlamentarisches.

In der 32. Sitzung des Herrenhauses vom 17. März berichtet Freiherr von Pusswald im Namen der Budget-Commission über den vom Abgeordnetenhause beschlossenen Gesetzentwurf, betreffend die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen und stellt den Antrag, dem Gesetzentwurfe in der vom Abgeordnetenhause beschlossenen Fassung die Zustimmung zu ertheilen.

Dieser Antrag wird angenommen und der Gesetzentwurf auch in dritter Lesung zum Beschlusse erhoben.

Freiherr von Pusswald berichtet ferner im Namen der Budget-Commission über die Baurechnung für den auf Staatskosten bewirkten Ausbau der Dalmatiner Staatsbahn von Siverić bis Knin und beantragt, das Herrenhaus wolle die von der k. k. Regierung vorgelegte Baurechnung über den auf Staatskosten bewirkten Ausbau dieser Bahn im Einklange mit dem diesfälligen Beschlusse des Abgeordnetenhauses genehmigend zur Kenntniss nehmen. (Angenommen.)

In der 224. (Abend-) Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. März übermittelt Se. Excellenz der Herr Handelsminister einen Gesetzentwurf betreffend die Gewährung einer Staatsgarantie für die Localbahn Laibach—Stein und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat.

Die Abgeordneten Dr. Marchet und Genossen stellen an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister die Anfrage, in welcher Weise er dafür vorzusorgen gedenke, dass der Bezug des für die Weinproducenten zur Bekämpfung der Rebenschädlinge nothwendigen Kupfervitriols spätestens im November d. J. zu mässigen Preisen aus dem In- oder Auslande sichergestellt werde.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Industriegeleise von der Station Bregenz der Vorarlberger Bahn zu den städtischen Lagerhäusern: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung eines Industriegeleises von der Station Bregenz der Vorarlberger Bahn zu den städtischen Lagerhäusern für den 22. März anberaumt. [G.-I.-Z. 6008.]

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Schleppgeleise zum Holz- und Kohlenlagerplatze des V. Rejha nächst der Station Opatowitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Parduhic hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für das Schleppgeleise zum Holz- und Kohlenlagerplatze des V. Rejha nächst der Station Opatovic der Strecke Parduhic—Reichenberg für den 22. März anberaumt. [G.-I.-Z. 5682.]

— (Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Station Langenbruck.) Behufs Erweiterung der Wartelocalitäten und Beschaffung weiterer Wohnräume erhält das Aufnahmsgebäude in der Station Langenbruck einen einstöckigen Anbau; für diesen, sowie für die erforderlichen Adaptirungen der bestehenden Räume wurde der Bauconsens ertheilt. [5. März, Z. 9053.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Veränderungen und Neuanlagen in den Stationen Neschwitz und Schwaden.) Der Gesellschaft wurde zu der beantragten Abänderung der Weichensicherungsanlagen in den Stationen Neschowitz und Schwaden, sowie zum Baue eines neuen Wächterhauses und einer Signalhütte in der Station Schwaden und zweier Signalhütten in der Station Neschowitz die Bewilligung ertheilt. Im Zusammenhange damit wurde auch die Aenderung in der Bedienung von Wegübersetzungen genehmigt. [8. März, Z. 12,417.]

— (Verbesserung der Anlagen in mehreren Stationen.) In den Stationen Trübenwasser und Freiheit-Johannisbad werden aus Verkehrsrücksichten die Einsteige-Perrons verlängert; ferner werden in den Stationen Jedlesee transit, Oberhollabrunn, Kuttenberg, Skuč, Wostromeř, Freiheit-Johannisbad, sowie in der Haltestelle Bisamberg Laternen aufgestellt. [7. März, Z. 4904.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Anschaffung von sechs Güter-Eilzugslocomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Oesterr. Nordwestbahn erbetene Genehmigung ertheilt, dass sechs Stück sechsfach gekuppelte Güter-Eilzugslocomotiven (Serie XI), welche gleichzeitig zur Beförderung von Personenzügen mit grosser Belastung geeignet und zur Verwendung auf dem garantirten Netze bestimmt sind, sammt den dazugehörigen sechs Tendern sowie je einer Reserve-Rädergarnitur für Locomotiven und Tender, bei der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft nach den mit den Handelsministerialerlässen vom 13. Februar 1889, Z. 3571, und vom 16. August 1890, Z. 31.567, genehmigten Typen in Bestellung gebracht werden. [Z. 5601.]

Stauding-Stramberger Localbahn. (Versuche mit einer neuen Stoss- und Zugvorrichtung nach System H. Fischer von Rösslerstamm.) Die Verwaltung der Stauding—Stramberger Localbahn hat über Ansuchen der Direction der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriksgesellschaft gestattet, dass auf der genannten Bahn Versuche mit zwei Wagen gemacht werden, welche mit einer Zug- und Stossvorrichtung nach System Hugo Fischer von Rösslerstamm versehen sind. Diese Versuche haben am 5. März im Beisein eines Delegirten der k. k. General-Inspection stattgefunden, und es hat sich hiebei ein sehr befriedigendes Resultat ergeben. [G.-I.-Z. 4798.]

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

K. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen:

Die Strecke Werfen—Bischofshofen war am 17. März von 4 Uhr 30 Minuten Nachmittags bis 10 Uhr 30 Minuten Abends in Folge einer Erdabrutschung unterbrochen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, beziehungsweise die Dauer einer bereits früher ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gelangten Vorconcession auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 12. Februar 1893, Z. 5825, die seinerzeit mit Erlass vom 13. December 1891, Z. 80.058, dem Mitgliede des ungarischen Herrenhauses Grafen Géza Batthyány ertheilte Vorconcession für eine von der Station Györ (Raab) der Hauptlinie Budapest—Bruck a. d. L. (—Wien) und der Linie Györ—Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger)—Gyanafalva (Jennersdorf [Fehring—Graz]) der kgl. Ungar. Staatsbahnen, ferner der Linie Györ—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurt abzweigende und diese über Györ-Szent-Márton, Asczonifa, Varsány, Jircz und die Gemarkung der Gemeinde Rátót in der Station Veszprém mit der Linie Székesféhérvár Stuhlweissenburg)—Kis-Czell der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7 ex 1891, Vorconcession, Post 4), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 557, der Grossgemeinde Csákovár des Temeser Comitates, für eine von der Station Zsebely der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Liebling und von dort entweder a) über Román-Sztamora, Török-Szákos, Nagy-Köveres, Bakovár, Buziás, Szinérszeg, Hodos, Herendjestén, oder b) über Cserna, Berény, Balászfalva, Vokova, Buziás, Szinérszeg, Boldur und Zsábáron in der Station Lugos mit der Linie (Wien)—Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 3967, dem Reichstags-Abgeordneten Josef Kajuch et Consorten, für eine von der Station Rózsahegy (Rosenberg) der Linie (Oderberg)—Csácza —Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende, über Likova, Oláh-Dubova, Jaszenova und Felsö (Ober-) Kubin bis Alsó (Unter-) Kubin führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 4939, dem Edmund Szeniczey et Consorten, für eine von einem geeigneten Punkte der projectirten Linie Budapest—Dorogh—Esztergom (Gran [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116 ex 1892]) abzweigende und bis in den Bereich der Annavölgyer (Annathaler) Kohlenbergbau-Reviere führende normalspurige Montanbahn, eventuell eine Localbahn als Flügelbahn der obgenannten Hauptlinie, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 84.678, dem Grafen Josef Batthyány et Consorten, für eine von der Endstation Zala-Szent-Gróth der Linie Turje—Zala-Szent-Groth der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Transdanubischen Localbahnen abzweigende und diese über Zala-Szent-László, Gyülevész, Alsó und Felsö-Kustány, Kehida, Alsó- und Felsö-Csány, Zala-Apáti, Esztergály, Szabar, Garaboncz, Karos und die Gemarkung der Gemeinde Galambok in der Station Komárváros mit der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof der Südbahn-Gesellschaft verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarisches Handelsministerium. (Aufhebung der während der Dauer der Cholera-Epidemie bestandenen Beschränkungen für den Transport von alten Kleidern, Hadern etc. durch die öffentlichen Transport-Anstalten.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Minister des Innern zufolge Erlass vom 2. März, Z. 6115, an sämmtliche Eisenbahnen und Schifffahrtunternehmungen, sowie an alle Post- und Telegraphenämter folgende Zircularverordnung gerichtet:

„Mit Rücksicht darauf, dass seit 8. Februar eine Cholera-Erkrankung im ganzen Lande nicht vorgekommen ist, die im Barackenspital unter Pflege gestandenen letzten Cholerakranken aber am 21. Februar entlassen worden sind, demnach die Epidemie derzeit auf dem Gebiete des ganzen Landes als erloschen zu betrachten ist, setze ich hiemit im Einvernehmen mit dem Minister des Innern die im Waarenexportverkehr noch bestehenden Einschränkungen mit Giltigkeit vom 3. März ausser Kraft. Von diesem Tage an sind Waaren jeder Gattung, also auch Fetzen, alte Kleider, alte Fussbekleidung, benütztes Bettzeug und Weisswäsche, sowie altes Tauwerk und Stricke zum Transport unbehindert zu übernehmen, und zwar sowohl im eigentlichen inneren Verkehr (Croatien und Slavonien vorläufig nicht mitinbegriffen), als auch für das Ausland. In diesem letzteren Falle selbstverständlich nur insofern, als die in den betreffenden Staaten eventuell noch bestehenden und seinerzeit bekanntgegebenen Einfuhrverbote die Einfuhr des betreffenden Artikels nicht hindern. Zugleich theile ich mit, dass die Landesregierung Croatiens und Slavoniens den Fetzenverkehr folgendermassen geregelt hat: 1. Von Gebieten solcher Municipien Ungarns, Croatiens und Slavoniens, welche während der ganzen Zeit von der Epidemie unberührt geblieben sind, können Fetzen ohne jede Einschränkung frei aus- und eingeführt werden. 2. Aus ungarischen, croatischen und slavonischen inficirt gewesenen, oder auch jetzt noch inficirten Municipien können Fetzen nur unmittelbar an heimische Papierfabriken zur Aufarbeitung transportirt werden und zwar nur in dem Falle, wenn die Sanitätsbehörde der betreffenden Gemeinde schriftlich bestätigt, dass die fraglichen Fetzen nicht choleraverdächtiger Herkunft sind. 3. Jenen Gemeinden gegenüber, welche inficirt gewesen oder auch derzeit inficirt sind, ist das Verbot bezüglich des Fetzentransportes auch weiterhin streng zu beachten."

Ausland.

Deutsches Reich. (Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen im Jänner 1893.) Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte „Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen für den Monat Jänner 1893“ ergibt für die 70 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.573·13 km, Folgendes: Im Jänner d. J. betrug die Einnahme:

a) aus dem Personenverkehr im ganzen 18,614.550 Mk. oder 517.408 Mk. weniger als in demselben Monate des Vorjahres, auf 1 km Betriebslänge 505 Mk. oder 3·99 pCt. weniger als in demselben Monat des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr im Ganzen 62,596.689 Mk. oder 3,936·679 Mk. mehr als in demselben Monat des Vorjahres, auf 1 km Betriebslänge 1671 Mk. oder 5·49 pCt. mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Jänner d. J. betrug die Einnahme:

A) Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst:

a) aus dem Personenverkehr im Ganzen 230,854.936 Mk. oder 2,590.001 Mk. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres, auf 1 km Betriebslänge 7776 Mk. oder 2·63 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr im Ganzen 579,645.709 Mk. oder 1,438.997 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres, auf 1 km Betriebslänge 19.197 Mk. oder 1·24 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

B) Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt:

a) aus dem Personenverkehr im Ganzen 3,449.630 Mk. oder 128.292 Mk. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres, auf 1 km Betriebslänge 493 Mk. oder 4·83 pCt. weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres;
b) aus dem Güterverkehr im Ganzen 8,513.456 Mk. oder 81.668 Mk. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres, auf 1 km Betriebslänge 1203 Mk. oder 0·50 pCt. mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Preussen. (Theilweise Schliessung des Bahnhofes Bahrenfeld.) Am 1. März ist der Bahnhof Bahrenfeld des Eisenbahn-Directionsbezirkes Altona für die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtgütern sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren geschlossen worden.

Bayern. (Aenderung von Stationsnamen.) Vom 1. Mai ab führt die Station Oberndorf-Schweinfurt der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen die Bezeichnung „Schweinfurt Centralbahnhof“.

Italien. (Eisenbahn Cancello—S. Martino—Montesarchio.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat mit einigen Abänderungen das Project für eine schmalspurige Eisenbahn Cancello—S. Martino—Montesarchio durch das Candina-Thal genehmigt und die Concession hiefür dem Ingenieur James Hendrey ertheilt. Die projectirte Linie hat eine Länge von 27·753 m und eine Maximal-Steigung von 35 pro mille. Die Kosten sind auf 2,362.000 L. veranschlagt. Diese Linie zählt die Stationen: S. Felice, S. Maria-Arienzo, Arpaia, Paolise, Rotondi, Cervinara, S. Martino und Montesarchio. Sie enthält weiters 11 Brücken in Metall- und 16 Brücken in Mauer-Construction.

— (Gemeinsame Controlen.) Die mit dem 1. Jänner in's Leben getretenen zwei gemeinsamen Controle-Dienststellen für die beiden grossen Netze der Halbinsel, u. zw. die eine für das gewöhnliche Frachtgut zu Turin, und die andere für Eilgut, beschleunigtes Frachtgut, Eisenbahnpackete, sowie Verrechnung der Wagenmiethe zu Florenz, haben nachstehenden Geschäftsbereich:

A) Prüfung der Gebührensätze, Feststellung der Antheile für beide Bahnnetze und deren Untervertheilung an private und Ergänzungslinien:

1. Für Sendungen im Italienischen Gemeinschaftsverkehr, das Adriatische und Mittelmeernetz betreffend;
2. für Sendungen, welche nur eines der beiden Netze berühren und die gemeinsame Linie Mailand—Chiasso betreffen, sowie für den inneren Verkehr dieser gemeinschaftlichen Linie;
3. für Sendungen von und nach anderen Italienischen Bahn- oder Seebetriebsverwaltungen, mögen sie nur eines oder alle beide grossen Netze betreffen;
4. für Sendungen ab gemeinschaftlichen oder diesen gleichgestellten Bahnhöfen, sowohl im Binnen- wie im Gemeinschaftsverkehr.

B) Die Berechnung und Anweisung des Aufkommens von den gemeinsamen und gleichgestellten Bahnhöfen gemäss der Vorschriften für die Leitung der Sendungen über die Einzellinien, sowie der Strafen für Abweichung von diesen Vorschriften, sowohl im gemeinschaftlichen Verkehr, wie seitens der Gemeinsamkeitsbahnhöfe.

C) Die Prüfung der Berechnung bei allen Sendungen von Eisenbahngepäck, sei es im gemeinschaftlichen oder im Binnenverkehr der einzelnen Verwaltung.

D) Die Aufstellung der Berechnungen über Wagenmiethe im gesammten italienischen wie im Auslandsverkehr, sowie der Guthaben für zurück- und durchlaufende Wagen.

Die Controlen verhandeln bezüglich ihres Dienstbereiches unmittelbar mit den Rechnungsstellen, den Binnenverkehrs-Controlen und den sonstigen Dienststellen beider Netze, namentlich mit denen der Güterabfertigung, haben den erstgenannten wie den oberen Behörden auch alle erforderte Auskunft zu geben.

Die Beamten des Mittelmeernetzes, welche zur Bildung der beiden Controlen berufen wurden, verbleiben ihren bisherigen Amts-, bezw. Rangsverhältnissen zugehörig, während sie in dienstlicher und disciplinärer Hinsicht ihrem bezüglichen Controlvorsteher untergeben sind.

— (Aetna-Bahn.) Der Endtermin für die Vollendung dieser Linie soll nunmehr um 15 Monate hinausgeschoben werden.

— (Eisenbahn Biella—Oleggio—Mailand.) Die Ticino-Gesellschaft, Eigenthümerin von Santhià—Biella und den Nordmailändischen Bahnen, Betriebsführer von Novara—Seregno, beabsichtigen die Linie Biella—Oleggio—Vanzaghello—Busto Ansizio—Mailand zu bauen und dabei die vorhandenen Nordmailändischen Linien mitzubenützen. Die Bahn soll eine rein private werden und ihre Bauart sich an die Grundsätze anlehnen, welche bei den letztgebauten Localbahnen massgebend waren.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Maria Valerie" aus Shanghai.) Dieser Dampfer von 2644 Tonnengehalt ist am 14. Jänner 1893 nach 58tägiger Fahrt mit 8 Passagieren und 3119 Gewichtstonnen Ladung aus Shanghai in Triest eingetroffen. Derselbe brachte: aus Hongkong 129.850 kg Quassia, 10.200 kg Federn, 20.400 kg Cocosnussöl; aus Singapore 201.376 kg Sago, 25.578 kg Kaffee, 10.150 kg Zinn; aus Calcutta 240.500 kg Jute, 90 871 kg Ricinusölsamen, 75.567 kg Häute; aus Bombay 1,231.175 kg Baumwolle, 296.430 kg Ricinusölsamen, 10.150 kg Cocosnussöl, 42.528 kg Mirabellen, 200.300 kg Leinsamen, 27.108 kg Kaffee, 18.144 kg Häute; aus Aden 45.319 kg Gummi; aus Port-Said 320.000 kg Häute, 183.730 kg Quassia, 103.141 kg Tabak, 18.200 kg Gummi. Der Werth der eingeführten Waaren beträgt 2,434.873 fl.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien [Weissgärber] nach Deutsch-Altenburg und Hainburg, sowie umgekehrt.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 15. März werden bis auf Weiteres täglich zur Fahrt nach Deutsch-Altenburg und Hainburg per Postschiff (Canal, Weissgärber) um 7 Uhr Früh oder per Pressburger Passagierschiff um 4 Uhr Nachmittags (nach dem 1. Mai um 5 Uhr Nachmittags) ab Schiffsstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, oder umgekehrt ab Bahnstation Hainburg und Deutsch-Altenburg zur Fahrt nach Wien (Staatsbahnhof) und Retourfahrt per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und der Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, beziehungsweise auf dem II. Platze des Schiffes und III. Classe der Bahn berechtigen. Die Fahrpreise sind: Von Wien Weissgärber nach Deutsch-Altenburg oder Hainburg und retour oder umgekehrt I. Platz Schiff, II. Classe Bahn 2 fl. 85 kr., II. Platz Schiff, III. Classe Bahn 1 fl. 70 kr. inclusive Billetstempelgebühr. 25 kg Freigepäck per Billet wird nur auf der Wasserstrecke gewährt. Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit. Bezüglich der Bahnfahrt ist die Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft ab Hainburg und Deutsch-Altenburg gestattet.

Elbeschiffahrt. (Strombauten auf österreichischem Gebiete im Jahre 1892.) Im Jahre 1892 wurden an der österreichischen Elbestrecke von Melnik bis zur sächsischen Landesgrenze zur Verbesserung der Schiffahrt Bauten und Räumungsarbeiten in der Länge von 984·10 m um den Gesammtbetrag von fl. 111.714·02 ausgeführt. Hievon entfallen auf die Regulirung bei Jakuben und Kartitz (Vollendung) fl. 6285·18, auf die Regulirung des linken Ufers nebst Herstellung von Landungsplätzen oberhalb Raudnitz, 984·10 m lang, fl. 52.004·65, auf Reparaturen an den bestehenden Bauwerken in der Strecke Melnik—Landesgrenze fl. 32.468·56, auf die Ausbaggerung des Flussbettes bei Weisskirchen, Raudnitz, Wédomitz, Židowitz und im Rosawitzer Hafenmunde fl. 15.970·55, auf die Aushebung und Beseitigung grosser Steine aus der Fahrstrasse, dann Felsensprengungen und Steinbankräumungen von Melnik bis zur böhmisch-sächsischen Landesgrenze fl. 3785·08, auf die Vermalung der Elbe fl. 1200. — Die im Laufe des Jahres unter Aufsicht des Staates für Rechnung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft ausgeführten restlichen Bauarbeiten bei der Anlage des zweiten Hafens in Aussig haben eine in dem obigen Gesammtbetrage nicht inbegriffene Ausgabe von fl. 62.464·99 veranlasst. Im Jahre 1891 wurden hiefür fl. 222.400 verausgabt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 20. bis zum 26. März.)

Adriatischer Dienst.

21. März, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

22. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.

23. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Malta", Capitän M. Nicolich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.

24. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Nil", Capitän F. Cossovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

25. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

26. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Messina", Capitän E. Mecozzi, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

21. März, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora", Capitän R. Colledani, nach Smyrna, mit Berührung von Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, und Khios. Anschluss in Smyrna nach Samos, Chesmè und Rhodus.

22. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Jupiter", Capitän P. Covacich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen. Ferner nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz und Braila. Es werden ausserdem auch Sendungen nach Tultscha Ismail und Reni im Verbandverkehre via Galatz aufgenommen.

24. „ zu Mittag: Dampfer „Euterpe", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

25. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Elektra", Capitän G. Mariani, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Pyräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

21. März, um 4 U. Nachm.: Dmpf. „Thiebe", Capitän G. Costanzo, nach Indien und China, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong und Shanghai.
nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft. (Generalversammlung.) Am 25. Februar fand unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Friedrich Volz und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Regierungsrathes Ludwig Sauter, die III. ordentliche Generalversammlung der Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft statt. Derselben wohnten 12 Actionäre bei, welche 1,387.400 fl. Actien mit 276 Stimmen vertraten. Der Bericht des Verwaltungsrathes über das Geschäftsjahr 1892 und die Verwendung des 42.243·61 fl. betragenden Reingewinnes in der von dem Verwaltungsrathe vorgeschlagenen Weise wurde genehmigt. Ferner wurde über Vorschlag des Verwaltungsrathes die Anzahl der Mitglieder desselben mit 6 festgesetzt und die ausgelosten Mitglieder Wilhelm Hallama und Carl Spängler in den Verwaltungsrath wiedergewählt. In den Revisions-Ausschuss wurden Robert Baum und Carl Gross, als Ersatzmann Franz Hafferl wiedergewählt. Schliesslich wurde die von der Staatsverwaltung im Princip genehmigte Aenderung der §§ 6 und 51 der Statuten in der vom Verwaltungsrathe vorgeschlagenen Fassung einhellig beschlossen. Bei der nach der Generalversammlung stattgefundenen Constituirung des Verwaltungsrathes wurde Dr. Friedrich Volz als Präsident und Victor Krüzner als Vice-Präsident des Verwaltungsrathes wiedergewählt.

Localbahn Wodňan-Prachatitz. (Constituirende Generalversammlung.) Am 11. März fand die constituirende Generalversammlung der Actiengesellschaft Localbahn Wodňan-Prachatitz unter Intervention des Regierungsvertreters, k. k. Ministerial-Vicesecretär Dr. Carl Freiherr von Banhans, statt. Nachdem constatirt worden, dass die Generalversammlung ordnungsmässig einberufen wurde und dass die Prioritäts-Actien bereits voll eingezahlt wurden, nahm die Versammlung die geschäftlichen Mittheilungen des Concessionärs, k. k. Notar Zdenko Ostadál, zur Kenntniss und erklärte sich bereit, in sämmtliche Rechte und Pflichten des Concessionärs einzutreten und durch den zu wählenden Verwaltungsrath die Firma der Gesellschaft mit dem Sitze in Wien protokolliren zu lassen. Bei den hierauf erfolgten Wahlen, an welchen sich 10 Actionäre mit einem Actienbesitz von 172.200 Actien und 272 Stimmen betheiligten, wurden in den gesellschaftlichen Verwaltungsrath Dr. Zdenko Ostadál, Johann Zaruba, Johann Zdiarsky, Ernst Herbst, Dr. Ottokar Mokry und Prokop Kerschbaum gewählt. In der an die Generalversammlung sich anschliessenden constituirenden Verwaltungsraths-Sitzung, an welcher auch das von der Regierung ernannte Mitglied des Verwaltungsrathes, Hof- und Gerichtsadvocat Dr. Ignaz Mikosch theilnahm, wurde Dr. Zdenko Ostadál zum Präsidenten und Dr. Ignaz Mikosch zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes gewählt.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. April.

Steiermärkische Landes-Eisenbahnen. 4 pCt. Anleihe für je fl. 200 Capital fl. 4 ö. W. Silber.

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 7.50 Silber.

Budapest-Fünfkirchner Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 4 ö. W.

Buschtěhrader Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 3.75 Silber. — 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen. Für Mk. 500 Capital Mk. 11.25 Gold.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen, Em. 1886. Für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1871 fl. 3.75 Silber.

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. vom Jahre 1883 (steuerpflichtig) für je Mk. 600 Capital Mk. 10.80 Gold, und (steuerfrei) für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1891, für je 200 fl. Capital fl. 4 ö. W.

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen. Für je fl. 200 Capital fl. 4 Silber.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obli- fl. 4.97·2 Silber.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4½ pCt. Prioritäten. Für je fl. 200 Capital fl. 4.50 ö. W.

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten. Emission 1885. fl. 200 Capital fl. 4 Silber.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 7.50 Silber.

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn. 3 pCt. Prioritäts-Obligationen, Mk. 6.— Gold.

Kronprinz Rudolf-Bahn. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen (Salzkammergut), für je Mk. 400 Capital Mk. 8.— Gold, Priorit.-Oblig., Em. 1884, für je fl. 200 Capital fl. 4.— Silber.

Südbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäts-Obligat., Serie X. Frcs. 6.50 Gold.

Ungarische Nordostbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen fl. 7.50 Silber. — 6 pCt. Gold-Prioritäten. Für je 1000 fl. Capital Mk. 60 Gold.

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen I. und II. Em. fl. 5 Silber.

Rückzahlungen.

Ab 1. April:

Battássék-Dombovar-Zákány (Donau-Drau-) Eisenbahn. Actien (verlost am 1. October 1892).

Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten (verlost am 2. Jänner 1893).

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten (verlost am 1. October 1892).

Kaiserin Elisabeth-Bahn. 4 pCt. steuerfreie und steuerpflichtige Gold-Prioritäten (verlost am 1. October 1892).

Kronprinz Rudolf-Bahn 4 pCt. Gold-Prioritäten u. 4 pCt. Silber-Prioritäten (verlost am 1. October 1892).

Oesterr. Nordwestbahn. 4 pCt. Prioritäten, Em. 1885 (verlost am 1. October 1892).

Siebenbürger Eisenbahn. Actien (verlost am 1. Octob. 1892).

Steiermärkische Landes-Eisenbahn-Anlehen, I. Serie (verlost am 2. Jänner 1893).

Südbahn-Gesellschaft. Obligationen der Serie X (verlost am 1. December 1892).

Ungarische Nordostbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten vom Jahre 1869 und 1871 (verlost am 1. October 1892).

Emission.

4 pCt. Prioritäts-Anlehen der Unterkrainer Bahnen im Nominalbetrage von fl. 7,000.000. Die Actiengesellschaft der Unterkrainer Bahnen hat zum Bau und Betriebe der Locomotiv-Eisenbahn von Laibach nach Rudolfswerth-Straźa mit der Abzweigung von Grosslup nach Gottschee ein 4 pCt. Prioritäts-Anlehen aufgenommen, welches in 700 Stück Theilschuldverschreibungen à 5000 fl., in 3000 Stück à 1000 fl. und in 2500 Stück à 200 fl. ö. W. Noten getheilt ist. Die Auszahlung der Zinsen erfolgt vom 1. Juni 1892 ab am 1. Juni und 1. December jedes Jahres ohne jeden Steuer-, Gebühren oder sonstigen Abzug. — Sämmtliche Theilschuldverschreibungen werden vom Jahre 1894 an mittelst jährlicher am 1. Juni jeden Jahres stattfindenden Verlosungen in längstens 75 Jahren, d. i. bis 1. December 1966 zurückgezahlt und wird die Zahlung der verlosten Theilschuldverschreibungen 6 Monate nach der Verlosung geleistet. Für die pünktliche Zahlung der Zinsen und der verlosten Theilschuldverschreibungen haften die Linien der Unterkrainer Bahnen, das zum Betriebe derselben gehörige feste und bewegliche Materiale, dann die sämmtlichen Einnahmen der Unterkrainer Bahnen und insbesondere das vom Lande Krain garantirte, dem Erfordernisse für die Verzinsung und Rückzahlung dieser Prioritäts-Anleihe entsprechende Reinerträgniss von jährlich ö. W. fl. 296.953. Diese Obligationen sind zur Anlage von Pupillen-, Stiftungs-, Fideicommissgeldern und der Capitalien sonstiger unter öffentlicher Aufsicht stehender Anstalten, zu Dienst- und Geschäftscautionen geeignet erklärt worden.

Generalversammlungen.

27. März: Localbahn Wels-Aschach.
29. „ Ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft „Adria“.
30. „ Erste Siebenbürger Eisenbahn.
30. „ Grosswardein-Esseger Strecke der Alföld-Fiumaner Bahn.
30. „ Ungarische Westbahn.
31. „ Báttassék-Dombovar-Zákány- (Donau-Drau-) Eisenbahn.
9. April: Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
12. „ Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. (2. Ausschreibung.)
15. „ Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
14. „ Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen für den Verkehr mit Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Am 31. Mai 1893 treten im Theil II, Heft 3, des Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Gütertarifes vom 1. Juli 1892, bezw. im zugehörigen Nachtrage I die nachbezeichneten Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ausser Wirksamkeit, u. zw.:

a) in Theil II, Heft 3:
auf Seite 22—23 die Frachtsätze für Bozen, Gries, Roveredo, St. Michele, Schwaz, Sterzing, Trento, Waidbruck und Wr.-Neustadt;
auf Seite 50—51 der Stationstarif für Wr.-Neustadt;
auf Seite 63 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 (Erze etc.) für Frohnleiten, Mitterdorf und Sterzing;
auf Seite 70—71 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 (Eisen u. s. w.) für Bozen, Gries, Bruck a/M., Franzensfeste, Kapfenberg, Lavis, Trento, Wr.-Neustadt und Wörgl;
auf Seite 84 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 14 (Schwefelkies) für Bruck a/M. und Graz;
auf Seite 89 die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 (Steinkohlen u. s. w.) für sämmtliche Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ausschliesslich Klagenfurt, Laibach, Leobersdorf und Villach;

b) im Nachtrage I vom 1. Jänner 1893:
die Sätze des Ausnahmetarifes 3 (Erze u. s. w.) für Peggau.

Wien, am 17. März 1893. [266]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch-, bezw. Mährisch-Schlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr.

Einbeziehung der Station Burdujeni.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1893 wird in den Ausnahmetarifen für die bezeichneten Verkehre vom 1. October 1892 die Station Burdujeni einbezogen, und zwar:

In den Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Rumänischen Kohlenverkehr bei Schnitt-Tafel II vom Schnittpunkte bis Burdujeni mit 0·016 Mark pro 100 kg, und in den Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Rumänischen Kohlenverkehr bei Abtheilung II vom Schnittpunkte bis Burdujeni mit 2 Centimes (Gold) pro 100 kg.

Wien, am 17. März 1893. [267]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr von Segen-Gottes nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter-Bahn.

Aufhebung des Ausnahme-Tarifes.

Der vom 15. Juli 1886 giltige Ausnahmetarif sammt den Nachträgen I und II für den Transport von Kohle von Segen-Gottes nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter-Bahn wird am 30. April 1893 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 16. März 1893. [268]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1893 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Wien K.E.B., Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, und Paris, Station der Französischen Ostbahn, zur Einführung.

Derselbe hat bis auf Weiteres nur für die Route Wien—Linz—Salzburg—Ulm—Mühlacker—Kohl—Avricourt—Paris Geltung.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen und der Station Wien K.E.B. zum Preise von 5 kr. = 10 Centimes für das Stück erhältlich.

Wien, am 19. März 1893. [269]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Belgischer Güterverkehr.

Einführung eines neuen Verbands-Güter-Tarifes, Theil II.

Mit 1. April 1893 gelangt für den Bayerisch-Belgischen Güter-Verkehr ein neuer Verbands-Güter-Tarif, Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen, zur Ausgabe.

Hiedurch wird der Tarif-Theil II für den Bayerisch-belgisch-englischen Güter-Verkehr vom 15. Mai 1891 hinsichtlich des Bayerisch-belgischen Güter-Verkehres aufgehoben. Die in diesem Tarife enthaltenen Bestimmungen bleiben jedoch für den Verkehr mit England auch fernerhin in Kraft.

Wien, am 16. März 1893. [270]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Druckfehler-Berichtigung.

Im Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz, giltig vom 1. Jänner 1893, ist auf Seite 34 in der Relation Lundenburg-Wernsdorf die Kilometerzahl von 47 auf 147 richtig zu stellen.

Wien, am 20. März 1893. [271]

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau über Oderberg, Oswięcim, Dzieditz und Myslowitz.

Neuer Tarif.

Am 1. April 1893 gelangt für den vorbezeichneten Verkehr an Stelle des bestehenden Tarifes vom 1. April 1891 ein neuer Tarif mit ermässigten Fahrpreisen zur Einführung.

Exemplare desselben sind bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 30 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 14. März 1893. [272]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die im Tarife vom 1. Februar 1892 enthaltenen directen Frachtsätze für die Beförderung von Borstenvieh ab Barcs (Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft) nach Berlin (Anh.-Dresdener, Görlitzer und Schles. Bahnhof), Berlin (Städt. Central-Viehhof), Halle a/S., Magdeburg, Neustadt-Magdeburg (neue) und Südenburg werden mit 30. April 1893 ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 16. März 1893. [273]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. K. k. priv. Kuttenberger Localbahn.

Einführung eines neuen Personen-Tarifes.

Ab 1. Mai d. J. wird ein neuer Tarif für den directen Personen-Verkehr zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. österr. Nordwestbahn, k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn und k. k. priv. Kuttenberger Localbahn zur Einführung gelangen.

Derselbe enthält directe Fahrkarten-Preise über Iglau und über Wichstadtl-Lichtenau.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 15. Jänner 1892 aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 kr. erhältlich.

Wien, am 15. März 1893. [274]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Oesterreich.

Einführung von Frachtsätzen für Klein-Schwechat.

Die im Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich vom 1. Jänner 1893 auf Seite 70 enthaltenen Classengutsätze für Schwechat-Kledering, finden ab 1. April 1893 auch für die Station Klein-Schwechat der k. k. Staatsbahnen Anwendung.

Wien, am 16. März 1893. [275]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband.

Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1892.

Am 1. Mai 1893 treten erhöhte Verbandsätze

a) in allen regelrechten Tarifclassen zwischen Berlin und den Wiener Stationen nebst Vororten und Station Angern K.F.N.B.;
b) in Classe B und Specialtarif I zwischen den Binnenstationen des Directions-Bezirkes Berlin und den Wiener Stationen nebst Vororten;
c) im Ausnahmetarif 1 A und B (Getreide etc.) zwischen Berlin und den Wiener Stationen nebst Vororten;
d) im Ausnahmetarif Nr. 6 (Bier) zwischen Berlin und den Wiener Stationen nebst Vororten, sowie den Stationen Klein-Schwechat und Schwechat-Kledering;
e) im Ausnahmetarif 26 (Palmöl etc.) zwischen Berlin und den Wiener Stationen nebst Vororten und Station Brünn in Kraft.

Ueber die Höhe der neuen Verbandssätze ist Näheres bei den Verbandsverwaltungen zu erfragen.

Wien, am 16. März 1893. [276]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten österreichischen Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbequai.

Neuer Tarif.

Am 1. Mai 1893 tritt für den obigen Verkehr ein neuer Tarif in Wirksamkeit, der neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen enthalten wird.

Die neuen Frachtsätze können vom 20. März an bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden erfragt werden.

Prag, am 16. März 1893. [277]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Tarifes Theil II, Heft 3, sammt Nachträgen.

Mit 30. April l. J. tritt der Verbands-Gütertarif Theil II, Heft 3, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen ausser Kraft.

Wien, am 16. März 1893. [278]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr.

Aufhebung des Ausnahme-Tarifes vom 1. Juli 1889.

Mit 30. April l. J. tritt der Ausnahme-Tarif für die Beförderung niederschlesischer Steinkohlen und Coaks nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn und der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang (giltig vom 1. Juli 1889) ausser Kraft.

Wien, am 16. März 1893. [279]

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Abänderung von Frachtsätzen.

Vom 1. April l. J. an, haben für den Verkehr Triest und Fiume einerseits, Bad Reichenhall und Freilassing andererseits rücksichtlich der Artikel der Ausnahme-Tarife Nr. 3 und 5 die folgend angeführten Frachtsätze Anwendung zu finden.

Triest und Fiume.

Nach und von	Ausnahme-Tarif Nr.			
	3		5	
	a	b	a	b
	Frachtsätze in Francs per Tonne			
Bad Reichenhall . .	45.37	42.06	47.32	36.40
" " . .	41.42[5])	36.40[5])	36.89[3])	28.21[3])
" " . .	—	—	45.71[8])	36.30[8])
Freilassing	44.12	40.95	46.07	35.29
"	40.18[1])	35.29[1])	35.65[8])	27.10[8])
"	—	—	44.47[5])	35.19[5])

Hiernach sind die Frachtsätze der Ausnahme-Tarife Nr. 3 und 5 für die bezeichneten Relationen in dem Nachtrage II zum Tarife vom 1. December 1888 auf Seite 52 und 53 entsprechend zu berichtigen.

Wien, am 13. März 1893. [280]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Nachtrages II zu Tarif Theil II, Heft 7.

Mit 1. Mai 1893 tritt zu dem Westungarisch-österreichischen Verbandstarif, Theil II, Heft 7, giltig vom 15. September 1892, der Nachtrag II in Kraft.

Dieser Nachtrag wird die Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen enthalten und bei den betheiligten Verbands-Verwaltungen um den Preis von 5 kr. ö. W. für das Exemplar käuflich zu beziehen sein.

Wien, am 17. März 1893. [281]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 30. April l. J. treten die im Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 1, vom 15. Jänner 1892 (auf den Seiten 15—28) bezw. im Nachtrage I vom 15. November 1892 (auf den Seiten 3—7), ferner im Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 2, vom 15. Jänner 1892 (auf den Seiten 8—15), sowie im Nachtrage I hiezu enthaltenen Frachtsätze für alle Stationen der Südbahn und Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn mit Ausnahme von Ebenfurth, Klagenfurt, Laibach, Leoben, Leobersdorf und Villach ausser Kraft.

Wien, am 16. März 1893. [282]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg.

Einführung eines neuen Tarifes für den Eil- und Frachtgut-Verkehr zwischen den Stationen der Localbahn Radkersburg-Luttenberg einerseits und den Stationen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg und Spielfeld trs. andererseits.

Mit 1. April 1893 tritt ein neuer Tarif für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den Stationen der Localbahn Radkersburg-Luttenberg einerseits und den Stationen der Localbahn Spielfeld-Radkersburg und Spielfeld trs. andererseits in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können bei der commerciellen Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien, sowie durch die Stationen bezogen werden, u. zw. zum Preise von 10 Heller per Exemplar.

Wien, am 15. März 1893. [283]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der Localbahn Radkersburg-Luttenberg.

Personen-Verkehr zwischen Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn und des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau.

Neuer Tarif.

Mit 1. April 1893 wird ein neuer Tarif für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn einerseits und des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau anderseits zur Einführung gebracht.

Dieser Tarif enthält neue Zusatzbestimmungen zum Vereins-Betriebsreglement.

Durch die Einführung dieses Tarifes wird unter Einem der generelle Tarif vom 1. Februar 1887 nebst Nachträgen I—II aufgehoben.

Exemplare dieses neuen Tarifes liegen bei der Direction (Wien, I, Gonzagagasse 1) und in den Stationen auf.

Wien, am 15. März 1893. [284]

Die Direction der Mährisch-schlesischen Centralbahn.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891 (Theil II, Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbandsgütertarifs für den Verkehr zwischen deutschen Bahnen). Mit Giltigkeit vom 1. April 1893 gelangt der Nachtrag III zur Einführung, welcher auf Bestellung unentgeltlich abgegeben wird.

Derselbe enthält:

1. Aenderung des Vorwortes und der Abschnitte A. und B;
2. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E. Kilometerzeiger, F. Tariftabellen und F. d. Tarif und sonstige Bestimmungen für den Güterverkehr auf den bayerischen Vicinalbahnen. Staats- und Privat-Localbahnstationen.
3. Berichtigungen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen, billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Mai 1893 in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
523	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	Berzencze Vizvár Babócsa Barcs Boglár Szántod Sió-Fok Lepsény Polgárdi Szabad-Batthyán Székesféhérvár Moha Bodaik Móor Kis-Bér Nagy-Igmánd Uj-Szöny Dinyés Nyék Velencze Martonvásár Tárnok Tétény Promontor Budapest S.B. loco u. trst. Sziszek Zala-Szt. Iváu Molnári Szombathely	Leibnitz	Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen an Einen Empfänger während der Begünstigungsdauer. Sendungen müssen an ein industrielles Etablissement adressirt sein und daselbst verarbeitet werden. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen	Bis Ende December 1893	Localtarif	49·0 53·2 55·4 59·6 63·8 70·0 72·2 78·4 80·6 82·8 86·8 89·0 93·2 95·2 99·4 103·8 110·0 89·0 93·2 91·2 95·4 97·4 99·6 103·6 105·8 73·0 57·6 66·0 72·2	48 49 49 49 63 63 64 69 69 71 72 73 78 82 88 92 96 73 78 78 83 86 89 92 93 61 57 62 62	1·0 4·2 6·4 10·6 0·8 7·0 8·2 9·4 11·6 11·8 14·8 16·0 15·2 13·2 11·4 11·8 14·0 16·0 15·2 13·2 12·4 11·4 10·6 11·6 12·8 12·0 0·6 4·0 10·2	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht w.rden müssen	
									Krenzer ö. W. incl. Mgb. und ung. Steuer					
524	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Schotter	Köflach	Lannach Preding-Wieselsdorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Das Anfladen in Köflach hat binnen 6 Stunden, das Abladen in Lannach und Preding-Wieselsdorf binnen 12 Arbeitsstunden nach erfolgter Beistellung der Wagen, bezw. nach erfolgter Avisirung durch die Organe des Bezirksausschusses in Stainz veranlasst zu werden. Diese Sendungen müssen an den Bezirksausschuss in Stainz adressirt sein und zur Beschotterung der Bezirksstrassen verwendet werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	12·4 16	10·15 13·65	2·25 2·35	Im Kartirungswege		
									kr. ö. W. Noten exclus. Mgb.	kr. ö. W. Noten inclus. Mgb.	kr. ö. W. Noten			
525	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Erze aller Art	Bosna-Brod	M.-Ostrau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893,	Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen im Oest.-Ung.-Bosnischen Eisenbahnverkehr vom 1. Jänner 1893	93·3 kr.	87 kr.	6·3 kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch wird zugleich die Publication im Verordnungsblatte Nr. 12 ex 1893, sub Post 287, ausser Wirksamkeit gesetzt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
526	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Holz des Specialtarifes 2	Forbes	a) Anssig (A.T.E.) b) Dnx (A.T.E.) c) Karbitz d) Mariaschein e) Teplitz f) Türmitz	Frachtzahlung mindesteus für das Ladegewicht des verwendeten Wsgens nnd Anfrechthaltung der für den Specialtarif 2 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Sätze	kr. a) 51·4 b) 49·0 c) 54·0 d) 54·0 e) 53·9 f) 51·4		Im Kartirnngswege		Die Frachtsätze ad a) und f) gelten nnr auf der Ronte via Obernitz-Bilin nnd bei den übrigen Relationen via Dux-Ladowitz
527	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Brennholz	Stein Station	Laibach St.B. loco	Bei Anfgabe von, bezw, Frachtzahlnng für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Anf- und Abladen haben die Parteien anf ihre eigenen Kosten zn besorgen	Bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	10 kr.	6 kr.	4 kr.	Im Kartirnngswege		Diese Brennholz-Transporte müssen in Laibach per Achse abgeführt werden, dürfen daher nach über Laibach hinans gelegenen Stationen nicht weiter befördert werden
528	K.k.St.B.	Die im Verordnnngs-Blatte Nr. 26 vom 4. März 1893 unter Post 451 für Alaun der Pos. A 31, Schwefel der Pos. S 29 nnd Erdwachs A 55 des Tarifes, Theil 1, rücksichtlich der Relation Eger—Wien-Donanqnaibahnhof verlautbarten ermässigten Frachtsätze finden vom 24. März 1893 bis anf Weiteres, längsteus bis Ende December 1893 unter denselben Bedingnngen für die vorgenannten Artikel in der Relation Eger—Wien-Praterqnai gleichfalls im Kartirungswege Anwendnng, wenn diese Transporte ab Wien-Praterquai nachweislich per Schiff znr Weiterbeförderung gelangen												
529	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltnngen	Maschinen und Maschinentheile	Dresdon-Elbkai	Böhm.-Trüban	Bei Anfgabe, resp. Bezahlnng der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, nnd zwar für mindestens 5000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis anf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbenmschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige 201	147	54	Im Rückvergütnngswege	Gegen Vorlage der auf den Namen der contrahirenden Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport ab Umschlagsplatz nnd der Schiffsconnaissements für die Verschiffung per Elbe ab Hambnrg. Diese Frachtbriefe müssen vom Stations-Chef in Böhm.-Trüban die Bestätignng enthalten, dass die bezüglichen Maschinen und Maschinentheile thatsächlich zur Einrichtnng der dortigen Weberei verwendet wnrden. Diese Docnmente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütnngsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zn bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag					156	102 *)	54			
				Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Anssig-Landungsplatz					161	107 *)	54			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
530	Oesterr. Nordwestbahn		Holz des Specialtarifes 2	Wiese	Wien Oe.N.W.B. und Jedlesee	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. (Nachtrag XVI vom 1. Jänner 1893)	kr. 33·0	kr. 27·7	kr. 5·3	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren sind laut Tarif zu berechnen
				Okříško					30·2	26·0	4·2			
531	Oesterr. Nordwestbahn	Böhmischen Nordbahn	Mauer- und Dachziegel	Leitmeritz	Prag B.N.B.	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1, resp. Localtarif der Oe.N.W.B.	kr. 27·4	kr. 19	kr. 8·4	Im Kartirungswege		
					Vysočan Oe.N.W.B.				22·4	17	5·4			
					Lieben Oe.N.W.B.				22·6	17	5·6			
532	Oesterreichischen Nordwestbahn	Süddorddeutschen Verbindungsbahn	Oberschlesische Kohle in vollen Wagenladungen	Sämmtlichen Aufgabsstationen des citirten directen Tarifes	Tannwald a) für Maxdorf b) für Morchenstern	**Bei Verfrachtung von mindestens 1000 metr. Tonnen.** Die Transporte müssen frachtbriefmässig ad a) für die Firma Josef Riedel in Maxdorf, ad b) für die Firma Priebsch Erben in Morchenstern bestimmt sein und auch dahin per Achse abgeführt werden	Vom 1. April 1893 bis Ende März 1894	Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Mittelwalde etc., Tarif vom 1. Jänner 1892	Verschieden		ad a) 3·0, ad b) 1·6 Kreuzer Noten von den gegenwärtig bestehenden officiellen Tarifsätzen	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der contrahirenden Firma als alleiniger Aufgeber und die Firmen Josef Riedel in Maxdorf und Priebsch Erben in Morchenstern als Empfänger lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche coneignirt spätestens bis Ende Mai 1894 vorzulegen sind	Falls sich die gegenwärtig in Kraft bestehenden officiellen Tarifsätze innerhalb der Vertragsdauer etwa ermässigen sollten, würden die Nachlässe in demselben Ausmaasse verringert werden, eventuell auch gänzlich aufgehoben
533	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe	Vlarapass	Ung.-Hradisch Zuckerfabrik	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, resp. Anhang zu den Local-Gütertarifen der St.E.G. vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. 20·6	18·2	2·4	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Bilnitz-Brumov					19·4	18·2	1·2			
			Rübenschnitte	Ung.-Hradisch Zuckerfabrik	Vlarapass				20·6	14·9	5·7			
					Bilnitz-Brumov				19·4	14·9	4·5			
					Bohuslavic a./d Vlara				15·3	14·9	0·4			
			Zuckerrübe und Rübenschnitte	Aujezd-Luhatschowitz	Ung.-Hradisch Zuckerfabrik oder vice versa				10·0	9·0	1·0			
				Ung.-Brod					9·0	8·0	1·0			
				Hradschowitz					7·4	6·4	1·0			
				Poppowitz					6·4	5·4	1·0			
				Nezdenitz					11·3	10·0	1·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
534	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Am gemeinsamen Tarife. Theil I betheiligten österr. und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen	Eisen, gelöstes salzsaures, mit Sägespäne vermischt (Desinfectionsmittel)	Teplitz	Sämmtlichen Stationen der im gemeinsamen Tarife, Theil I genannten österreichischen und ungarischen Eisenbahnen	Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1893	Local- und Verbandstarife	Verschieden	Frachtsätze der Classen II — A — A *)		Im Kartirungswege		*) Hinsichtlich der in den Abschnitten A des Localgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1 und 2 enthaltenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen finden bei Sendungen von mindestens 10000 kg pro Wagen anstatt der Frachtsätze der Classe A jene des Ausnahmetarifes IVc Anwendung
535	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Hohenmauth	Pečék	Aufgabe in vollen Wagenladungen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe A bestehenden, allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	kr. ö. W. 45·1	41·1	4·0	Im Kartirungswege		Hiedurch wird der im Vrdgs.-Bl. Nr. 133 ex 1892, sub Post 1767 publicirte Frachtsatz für Rohzucker von Hohenmauth nach Pečék von 43 kr. pro 100 kg aufgehoben
536	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Segen-Gottes	Namiest	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	8·4 kr. ö. W.	7·0 kr. ö. W.	1·4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
537	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3	Aussig St.E.G.	Theresienstadt	Aufgabe in vollen Wagenladungen unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	7·5*) kr. ö. W.		Im Kartirungswege		*) In diesem Frachtsatze ist die Bestellungsgebühr zwischen Aussig (St.E.G.) und den Steinbrüchen unterhalb des Marienberges nicht enthalten. Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
538	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Schotter	Grussbach-Schönau transit	Schleinbach	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	16·0 kr.	13·3 kr.	2·7 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
539	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Kalk und Kalkstein	Kalk-Podol, Prachovic, Kostelec-Vižec	Schönpriesen	**Minimalquantum 10000 Tonnen** Aufgabe in vollen Wagenladungen bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht dee verwendeten Wagens	Bie Ende December 1893	Localtarif, Theil II — Heft 4	24 kr. ö W.	21 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bis 31. März 1894	Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
						Aufgabe in vollen Wagenladungen bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht dee verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstene aber bis Ende December 1893		Verschieden	24 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
540	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Schotter	Dielhan	Krakau loco	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	24·2 kr.	19·8 kr.	4·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
541	**K.F.N.B.**	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 31 ex 1893, sub Post 515, für Frachtgüter der Classen I und II von diversen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito publicirten ermässigten Frachtsätze werden unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten auch auf die **umgekehrte Richtung** ausgedehnt.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
542	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Thonerde, nur lose oder in Säcken verpackt, sowie Porzollan- und Kaolinerde, dann Chamottesteine b) Thonerde, unverpackt und in offenen Güterwagen verladen	Nürschan, Staab (Stationen der k. k. priv. böhmischen Westbahn) Dobřan, Station der k. k. österr. Staatsbahnen und umgekehrt	Moosach. Station der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen liegt den Absendern und Empfängern ob	Vom 1. April d. J. ab bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1893	Ausnahmetarif für die Beförderung von Kaolin und Thonerde zwischen Stationen der k. k. priv. böhmischen Westbahn und der k. k. österr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. October 1891		Mark Nürschan: a) 0·90, b) 0·81 Staab: a) 0·86, b) 0·81 Dobřan: a) 0·87 Mark, b) 0·77 Mark		Im Kartirungswege		
543	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Retortenkohle	Wien K.E.B.	Neuhausen bei Schaffhausen, Station der grossherzogl. badischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen auf die Eisenbahnwagen und das Abladen von denselben liegt den Absendern, bezw. den Empfängern ob	Vom 1. April 1893 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893			2·07 Mark		Im Kartirungswege		
544	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Der Wagenladungsclasse A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874 für den Schweizer.-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr	Wien K.F.J.B. oder umgekehrt	Genf transit	Bei Einhaltung der Bestimmungen im nebengenannten Tarife	Vom 15. April 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege längstens bis 31 December 1893	Tarif vom 1. Februar 1874 für den Schweizer.-Oesterreichisch-Ungarischen Transitverkehr		Für 1000 kg Francs in Gold Classe A 57·15 Classe B 46·05		Im Kartirungswege		
545	Südbahn-Gesellschaft		Dünger und Düngemittel	Wien (Matzleinsdorf)	Münchendorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	8 kr. excl. Mgb.	7 kr. excl. Mgb.	1 kr.	Im Kartirungswege		
546	Südbahn-Gesellschaft		Lebensmittel (auch todtes Geflügel) und Getränke in kleineren Quantitäten (auch bei Beförderung mit Personenzügen)	Während der Badesaison in Brennerbad wird die Aufgabe und Beförderung nebiger Artikel in kleineren Quantitäten ab den Stationen Bozen-Gries, Brixen, Sterzing, Gries, Brenner, Innsbruck, Marburg und Wildon nach der Haltestelle Brennerbad, resp. die Rückbeförderung der von diesen Sendungen herstammenden leer retourgehenden Emballagen zu den Taxen für Frachtgut gestattet.										

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Wir beabsichtigen, die Lieferung der für das Jahr 1893 zu benöthigenden Schienen und Schienenbefestigungsmittel für die österreichische Strecke im Offertwege zu vergeben, und zwar:

Bessemerstahlschienen für die currente Strecke mit 34·5 kg Gewicht, und zwar:

1760 Stück à 8·70 m lang
100 „ à 8·64 m „
14 „ à 8·096 m „
13 „ à 8·326 m „

ferner 55.000 Stück Hackennägel
12.000 „ Unterlagsplatten mit Leisten
2.000 „ äussere Laschen „ Winkel
2.000 „ innere „ „

Von diesen Laschen sind 34 Stück äussere und 34 Stück innere mit Einschnitten A laut Zeichnung zu versehen und mit weisser Farbe zu bezeichnen.

8.000 Stück Kupplungs-Bolzen
9.000 „ Growerische Sicherheits-Ringe für Bolzen laut unseren diesbezüglichen Lieferungsbedingnissen und Normalzeichnungen.

Hierauf bezügliche und mit einem 50 Kreuzer-Stempel versehene Offerte sind gesiegelt und am Couverte mit der Aufschrift: Offert zur Zahl 4249/793 A II 1893, bis 1. April l. J. 12 Uhr Mittags bei unserem Secretariat (Budapest, Maria Valeria-Gasse Nr. 11) einzureichen.

Im Offerte, welchem die unterschriftlich anerkannten Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen beizuschliessen sind, ist der Preis per Metercentner franko einer unserer Stationen anzusetzen mit der gleichzeitigen Erklärung, dass Offerent bis 30. April l. J. im Worte bleibt.

Die betreffenden Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen, sowie die zur Offertstellung zu benützenden Formularien können bei unserer Material-Anschaffung (Budapest, Maria Valerie-Gasse Nr. 11) gegen Erlag von 1 fl. ö. W. bezogen werden.

Budapest, am 12. März 1893.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 34. Wien, 23. März 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Ah. Concessionsurkunde vom 2. Februar 1893 *) für die Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Belvedere-Anhöhe in Prag bis zum Lustschlosse in Bubenč.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem der Ingenieur Franz Křižik in Prag die Bitte um Ertheilung der Concession zum definitiven Betriebe der bereits provisorisch hergestellten Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Belvedere-Anhöhe in Prag zum königlichen Thiergarten, sowie zum Baue und Betriebe einer Fortsetzung der genannten Localbahn bis zum Lustschlosse in Bubenč gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens dem genannten Concessionär diese Concession auf Grund der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, sowie in sinngemässer Anwendung der Bestimmungen des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1. Wir verleihen dem Concessionär das Recht zum definitiven Betriebe der bereits provisorisch hergestellten normalspurigen Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Belvedere-Anhöhe in Prag zum königlichen Thiergarten, sowie das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe herzustellenden Fortsetzung der vorgenannten Bahn bis zum Lustschlosse in Bubenč.

§ 2. Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

*) Enthalten in dem am 10. März 1893 ausgegebenen XI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 29.

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von fünfzehn Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3. Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der im § 1 angeführten Fortsetzung nach dem Lustschlosse in Bubenč binnen längstens sechs Monaten vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Die neu herzustellende, sowie die bereits bestehende Bahn ist während der ganzen Concessionsdauer in der Zeit vom 15. April bis 15. October jeden Jahres und nach Massgabe des Verkehrsbedürfnisses über Anordnung des Handelsministeriums auch in den Wintermonaten in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat der Concessionär über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4. Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat der Concessionär die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5. Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852. insoweit die bezüglichen Bestimmungen mit Rücksicht auf das gewählte Constructions- und Betriebssystem nach dem Ermessen des Handelsministeriums auf die concessionirte Localbahn anwendbar erscheinen, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§ 6. Die Ziffer des effectiven Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau- und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

§ 7. Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Inwieferne ähnliche Begünstigungen Civilwachkörpern (Sicherheits- und Finanzwache etc.) oder anderen öffentlichen Organen einzuräumen sind, wird vom Handelsministerium bestimmt.

Der Concessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie den mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Concessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Concessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Concessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8. Der Concessionär ist verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für solange einzustellen, als dies zum Zwecke von

Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen auf einer der von der Bahn benützten öffentlichen Strassen Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 9. Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf die Zeit bis zum 1. August 1965 festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10. Der Concessionär ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

§ 11. Der Concessionär ist verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahn nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 12. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres erfolgen oder der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten effectiven Anlagecapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass dem Concessionär während der noch übrigen Concessionsdauer das Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw., insoferne einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das effective Anlagecapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu vier Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalwerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonde, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 13. Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonde in dem im § 12, Z. 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 12) behält sich der Concessionär das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefondes und der etwaigen Abrechnungsguthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Concessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 14. Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projectsmässige Bauausführung durch auf Kosten des Concessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung hat der Concessionär bis auf Weiteres eine besondere Vergütung an den Staatschatz nicht zu leisten.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsämtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die untentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten wird der Concessionär enthoben.

§ 15. Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessions-Urkunde, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und der Concessionär das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grossen Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am zweiten Tage des Monates Februar im Jahre des Heiles Eintausendachthundertneunzigunddrei, Unserer Reiche im fünfundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Steinbach** m. p. **Bacquehem** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Belvedere-Anhöhe in Prag bis zum Lustschlosse in Bubenč.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von der Belvedere-Anhöhe in Prag zum Lustschlosse im königlichen Thiergarten in Bubenč ist mit einer Spurweite von 1·435 m als Localbahn für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 10 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Das k. k. Handelsministerium behält sich übrigens vor, nach dem Ergebnisse der technisch-polizeilichen Prüfung der Linie für einzelne Streckentheile, sowie auch für den Nachtverkehr noch besondere Bestimmungen hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit zu treffen.

Die Verpflichtung des Bahnbetriebes erstreckt sich vorläufig nur auf den Zeitraum vom 15. April bis 15. October jedes Jahres; über Anordnung des k. k. Handelsministeriums wird jedoch der Betrieb eventuell auch auf das ganze Jahr auszudehnen sein.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat der Concessionär allen beim Baue, sowie während der Betriebführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

2. Trasse.

Die circa 1·4 km lange elektrische Bahn beginnt auf der Belvedere-Anhöhe gegenüber der dortigen Station der Drahtseilbahn, westlich von der Belvedere-Restauration, führt durch die Oveneeergasse bis zum königlichen Thiergarten, wendet sich sodann, in denselben eintretend, nach Westen und erreicht, entlang des bestehenden Fussweges, zwischen diesem und der Strasse nach Bubenč hinziehend, in der Nähe des Lustschlosses ihren Endpunkt.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen und ist dementsprechend auch, insoweit nicht Strassenbenützung eintritt, die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Als grösste zulässige Neigung in der currenten Strecke werden 17·5 pro mille festgesetzt.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 50 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen und Ausweichstellen soll derart bemessen werden, dass zwischen den passirenden Fahrzeugen mindestens 0·8 m Zwischenraum bleibt.

Insoweit die Bahn auf eigenem Unterbau hergestellt wird, hat derselbe sowohl bei Dämmen als in Einschnitten eine Kronenbreite von 3·8 m zu erhalten; wenn jedoch Stütz-, bezw. Grabenmauern bis in das Niveau der Schienen-Unterkante aufgeführt werden, ist eine Kronenbreite von 3·2 m im letztgenannten Niveau zulässig.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

Alle ausserhalb der bestehenden Strassen vorkommenden Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbau-Objecten dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden.

Bei sämmtlichen, von der Bahn benützten Strassenobjecten ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass zwischen der Maximalausladung der Bahnvehikel und den festen Theilen der Strassenobjecte mindestens ein Zwischenraum von 0·7 m verbleibt.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, zu beobachten.

Hinsichtlich der Detailbestimmungen für die Benützung von Strassen zur Anlage der Bahn ist die Genehmigung der competenten Strassenbehörden einzuholen; ferner ist bei bestehenden und von der Bahn mitbenützten Strassenobjecten der Nachweis ihrer Tragfähigkeit für Bahnzwecke zu liefern, eventuell wird die Genehmigung des k. k. Handelsministeriums für jene bereits im Einverständniss mit den competenten Strassenbehörden projectirten Aenderungen, bezw. Verstärkungen einzuholen sein, welche mit Rücksicht auf den dermaligen Bauzustand und die künftighin darüber verkehrenden Zugslasten erforderlich werden sollten.

4. Oberbau.

Der Oberbau ist im Systeme des schwebenden Stosses mit Rücksicht auf den Raddruck der Fahrzeuge auszuführen, wofern nicht locale Verhältnisse die Anwendung eines anderen Systems bedingen, in welchem Falle die anzuwendende Construction der speciellen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums unterliegt.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht bei Anwendung des Querschwellen-Oberbaues per laufendes Meter mindestens 17·8 kg betragen.

Eine Inanspruchnahme der Schienen mit mehr als 1000 kg per Quadratcentimeter ist nicht gestattet.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 2·2 m, obere Breite 14 cm, untere Breite 18 cm und Höhe 13 cm.

Der Schotterkörper der auf eigenem Unterbau liegenden Strecken hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 2·8 m zu erhalten.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

5. Hochbauten.

Die Hochbauten können auf die nach Bedarf mindeste Ausdehnung beschränkt und entweder in definitiver Weise oder aus Riegelwänden auf einer durchgehenden Untermauerung erbaut werden.

Sämmtliche Hochbauten sind stets im Einklange mit der bestehenden Landes-Bauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

6. Stationen.

In der Ausgangs- und Endstation ist mindestens ein entsprechend grosser, gedeckter Warteraum herzustellen.

7. Betriebseinrichtungen.

Die maschinelle Anlage der Centralstation ist für eine derartige Leistungsfähigkeit zu bemessen, dass die zur Abwicklung des stärksten Verkehres erforderliche Strommenge jederzeit zur Verfügung steht, wobei jedoch zu beachten ist, dass die Spannung an den Klemmen der stromerzeugenden Maschine 500 Volts nicht übersteigt.

Die Zuführung des elektrischen Stromes zu den Motorwagen erfolgt durch eine oberirdische Stromzuleitung, welche je nach Zulässigkeit theils auf einfachen, mit Armen versehenen Ständern, theils auf quer über die Strasse gespannten, in einer Höhe von mindestens 6·5 m oberhalb der Fahrbahn auf Säulen befestigten, von der Erde isolirten Drähten derart zu führen ist, dass dieselbe von den angrenzenden Gebäuden aus nicht erreicht werden könne.

Der Querschnitt der Leitungsdrähte ist derart zu bemessen, dass normalmässig für je ein Ampère ein halbes Quadratmillimeter Querschnittsfläche sich ergebe. Ausserdem muss die Stromleitung mit entsprechend dimensionirten Abschmelzcontacten versehen sein, damit ein Glühen der Drähte verhütet werde.

Ebenso ist für eine entsprechende Isolirung der Drahtleitungen in die Motorwagen und dafür Sorge zu tragen, dass diese Leitungen Unberufenen unzugänglich seien.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung, in welche ausser den Endpunkten der Bahn nur die grösseren Mittelstationen eingeschaltet sind, sowie mit zugehörigen elektrischen Läutewerken zu versehen.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und akustischen Signale nach Massgabe des Bedarfes zu verwenden.

8. Fahrbetriebsmittel.

Der Wagenpark soll mindestens aus vier elektrischen Maschinenwagen und drei Beiwagen mit einem Fassungsraume von mindestens 30 Personen per Wagen bestehen.

Die in Verwendung stehenden Fahrzeuge sollen bei voller Geschwindigkeit und voller Belastung jederzeit durch eine einfache Drehung der Schaltkurbel der secundären Dynamomaschine, sowie durch Einwirkung der Bremse nahezu momentan zum Stillstande gebracht werden können.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

9. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, ferner die Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insofern zugestanden

werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

II. Betrieb.

1. Personentarife.

Die Tarife für den Personentransport unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Die einzuhebenden Fahrpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei aufeinander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Procent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

2. Leistungen für die Postanstalt.

Der Concessionär ist verpflichtet, über Verlangen der k. k. Post- und Telegraphen-Verwaltung Postsendungen, sowie die Bediensteten der genannten Anstalt mit allen fahrplanmässigen Personenzügen zu befördern.

Für diese sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

3. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Concessionär übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staatstelegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten, und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von dem Concessionär eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung diese Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Concessionär durch das Bahnpersonale unentgeltlich mitzuwirken.

Der Concessionär ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staatstelegraphenanstalt zu den Localbahnen zu unterwerfen.

4. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

5. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze analoge Anwendung zu finden.

6. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentliche Leistungen.

Die Regelung der Personentarife (Z. 1), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 2—4) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung hat der Concessionär sich zu unterwerfen.

Wien, am 23. Februar 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als schmalspurige Localbahn auszuführende Eisenbahn von Neumarkt nach der Station Chabówka der k. k. Staatsbahnlinie Sucha—Neu-Sandez.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Reichsraths-Abgeordneten Dr. Carl Lewakowski in Lemberg die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als schmalspurige Localbahn auszuführende Eisenbahn von Neumarkt nach der Station Chabówka der k. k. Staatsbahnlinie Sucha—Neu-Sandez im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 20. Februar 1893. Z. 3721.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Secundärbahnlinie mit Locomotivbetrieb vom Bahnhofe Itzkani mit Ueberbrückung des Suczawa-Flusses über die Vorstädte Szeptelicz und Alt-Itzkani nach dem Marktplatze der Stadt Suczawa.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Stadtvorstande in Suczawa die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für den Bau einer Secundärbahnlinie mit Locomotivbetrieb vom Bahnhofe Itzkani mit Ueberbrückung des Suczawa-Flusses über die Vorstädte Szeptelicz und Alt-Itzkani nach dem grossen Marktplatze der Stadt Suczawa im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. März 1893. Z. 9258.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von einem geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Wels—Passau nächst Neumarkt nach Waizenkirchen.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Grafen Hans Taxis, Gutsbesitzer zu Inzing bei Waizenkirchen, im Vereine mit Josef C. Gsottbauer, mit dem Erlasse vom 31. August 1892, Z. 28.808 (Verordgs.-Bl. vom 15. September 1892, Nr. 105), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von einem geeigneten Punkte der k. k. Staatsbahnlinie Wels—Passau nächst Neumarkt nach Waizenkirchen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 28. Februar 1893. Z. 10.021.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 15. März 1893, Z. 14.283, an sämmtliche österreichische Eisenbahn-Verwaltungen betreffend die Verlängerung der für den Verbrauch altartiger Frachtbriefe festgesetzten Uebergangszeit bis Ende Juni 1893.

Infolge eines Ansuchens aus Interessentenkreisen wird im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium die mit der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, für den Verbrauch altartiger Frachtbriefe festgesetzte Uebergangszeit um weitere drei Monate, d. i. bis Ende Juni d. J., verlängert.

Innerhalb dieser Zeit können sohin die bis 31. December 1892 für den internen Verkehr im Gebrauch gestandenen altartigen Frachtbriefe mit aufgedrucktem Stempelzeichen, und zwar nicht nur für Sendungen nach österreichischen Stationen, sondern zufolge gepflogenen Einvernehmens mit dem Herrn königl. ungar. Handelsminister wie bisher in Gemässheit des h. a. Erlasses vom 13. Jänner 1893, Z. 2361 (V.-Bl. Nr. 6), auch für Sendungen nach ungarischen Stationen zur Verwendung gelangen.

Gleicherweise dürfen während des verlängerten Zeitraumes Sendungen, welche mit altartigen ungarischen Frachtbriefen nach österreichischen Bestimmungsstationen aus Ungarn einlangen, nicht zurückgewiesen werden.

Wien, am 15. März 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Erweiterung der Station Wodnian Stadt der Localbahn Wodnian—Prachatitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pisek hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Wodnian Stadt der Localbahn Wodnian-Prachatitz für den 28. März anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Statthaltereirath Schebanek in Pisek. [G.-I.-Z. 5696.]

Wiener Stadtbahn. (Variante der Vortortelinie Hernals—Bahnhof Heiligenstadt.) Auf Grund des Ergebnisses der am 20. Jänner 1893 durchgeführten Trassenrevision rücksichtlich des generellen Variantenprojectes für die Theilstrecke Hernals—Heiligenstadt hat das Handelsministerium dem in diesem Projecte dargestellten Trassenzuge einschliesslich der zwischen km 3·6 und km 9·4 der beantragten Variante, wonach die Bahn nordwestlich an der Universitäts-Sternwarte vorbei über Neu-Gersthof ausserhalb des Krotenbachthales bis zum projectirten Bahnhofe Heiligenstadt geführt wird, die Genehmigung ertheilt. [2. März, Z. 6278.]

Steyrthalbahn. (Aenderung des Oberbau-Normales.) Die beantragte Aenderung der Normalpläne für den Oberbau wurde genehmigt. [5. März, Z. 11.932]

Salzkammergut-Localbahnen. (Linie Strobl—Mondsee: Strassenstützmauer.) Das Project für die Versicherungsarbeiten an der Strassenstützmauer in km 19·0 bis 20·0 der Strecke Strobl—St. Gilgen wurde zur Ausführung genehmigt. [3. März, Z. 11.253.]

Graz-Köflacher Eisenbahn. (Schleppbahn von der Station Köflach zu den Kohlenwerken bei Piberstein und Lankowitz: Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 13. bis 15. October 1892 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung wurde für die projectirte normalspurige Schleppbahn zu den Kohlenwerken bei Piberstein und Lankowitz des Heinrich Mitsch in Graz der Bauconsens ertheilt. Die Länge der Schleppbahn beträgt 4·22 km. [17. Februar, Z. 3009.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Aenderung des Betriebes auf mehreren Linien.) Mit 1. Mai wird auf den Strecken Hannsdorf—Grulich—Wigstadtl—Lichtenau, Zöptau—Mähr.-Schönberg und Blauda—Hohenstadt der Secundärbetrieb eingeführt werden. [Z. 13.759.]

Böhmische Nordbahn. (Namensänderung der Station Kreibitz-Neudörfel in Kreibitz-Teichstatt.) Die mit dem Erlasse des Handelsministeriums vom 20. Februar 1893, Z. 7024, angeordnete Namensänderung der Station Kreibitz-Neudörfel in Kreibitz-Teichstatt wird mit 1. April 1893 durchgeführt werden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 24). [Z. 13.031.]

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen:

In der Strecke Steinach—Aussee wurde wegen Schneehindernissen der Güterverkehr bis auf Weiteres eingestellt.

Desgleichen wurde in der Strecke Aussee—Obertraun der Gesammtverkehr auf circa zwei Tage sistirt.

Zusammenstellung

der im Monate Februar 1893 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1008	13.904	3.582	18.494	84	110	30	224	1·2	171	2	129	40	.	.	.	5	.	20
Nordöstliche Linien	168	2.969	3.242	6.379	16	60	62	138	2·1	51	.	94	31	.	.	.	2	.	3
Dalmatiner Staatsbahn	.	248	.	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	56	547	.	603	1	3	.	4	0·6	4	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	196	477	673	.	3	2	5	0·7	2	.	2	.	4	.	4	.	.	4
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	.	896	756	1.652	.	1	.	1	0·0	1	.	.	.	.	.	.	1	.	1
Böhmische Westbahn	56	282	112	450	.	4	.	4	0·8	4	2	2	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	56	224	1.429	1.709	8	7	13	28	1·6	22	4	17	7	2	1	.	.	.	6
Eisenbahn Wien-Aspang	.	280	626	906	.	4	3	7	0·7	2	.	1	2	2	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	196	112	308	.	1	.	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	431	3.630	2.658	6.719	58	56	12	126	1·8	119	4	49	32	2	.	.	5	.	31
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	168	224	392	.	9	.	9	2·3	4	.	2	2	.	.	.	1	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	168	56	224	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	386	56	442	.	9	.	9	2·0	3	1	1	3	.	.	.	1	.	2
Oesterr. Nordwestbahn	280	3.380	1.400	5.060	29	14	.	43	0·8	48	.	11	.	.	1	.	1	.	18
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	464	2.207	728	3.399	125	87	8	220	6·4	205	1	78	74	1	.	21	.	.	3
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	227	38	265	.	4	.	4	1·5	2	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	688	3.858	841	5.387	53	82	6	23	1·5	78	.	39	13	1	1	7	4	4	11
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	.	991	224	1.215	.	3	.	3	0·2	3	.	1	.	.	.	.	.	.	6
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	112	252	364	.	15	10	5	4·1	2	.	13	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	17	952	.	969	.	.	.	.	0·7	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	3224	35.821	16.813	55.858	374	403	146	923	.	722	14	446	204	12	3	32	20	4	105

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·0 „
3. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0·0 „
4. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
5. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·2 „
6. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·3 „
7. Istrianer Staatsbahn . . . . . 0·6 „
8. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 0·7 „
9. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 0·7 „
10. Böhmische Westbahn . . . . . 0·8 „
11. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·8 „
12. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 1·2 pCt.
13. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 1·5 „
14. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 1·5 „
15. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 1·6 „
16. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 1·8 „
17. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 2·0 „
18. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 2·1 „
19. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 2·3 „
20. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 4·1 „
21. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 6·4 „

Der hohe Percentsatz an Zugsverspätungen bei der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ist zum grössten Theile auf Schneehindernisse und auf das hiedurch entstandene Abwarten von Anschlusszügen zurückzuführen.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn - Frachtbriefe. (Aufdruck des Einzelnachweises der Nachnahme auf der Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des internen Frachtbriefes.) Das Handelsministerium hat einer Speditionsfirma über deren Anfrage eröffnet, dass es einem Anstande nicht unterliegt, bei den für den internen Eisenbahnverkehr bestimmten Frachtbriefen den Vordruck des Einzelnachweises der Nachnahme auf der Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Frachtbriefes anzubringen, sofern der in der entsprechenden Rubrik des Frachtbriefes vorgesehene Raum für die Aufnahme der Specification nicht ausreicht.

[5. März 1893, Z. 8476.]

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Kilometerzeiger.) Die Vereins-Kilometerzeiger Nr. 55 (Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen) und 75 (priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) sind von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben worden. Die im December 1889, bezw. im December 1888 ausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 55 und Nr. 75 werden durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft I.

Ausserkraftsetzung der für Sosnowice bestehenden Frachtsätze.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 30 vom 14. März 1893, Seite 472, sub 234, verlautbarte Ausserkraftsetzung der für Sosnowice bestehenden Frachtsätze erfolgt nicht am 16. April, sondern erst am 1. Mai 1893.

Budapest, am 17. März 1893. [285]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr ab Segen-Gottes.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Die Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 30, Post-Nr. 233, ddo. 14. März 1893, wird dahin modificirt, dass in dem ab 1. Jänner 1892 giltigen Ausnahmetarife für Kohle, Coaks und Briquettes von Segen-Gottes nach Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und nach der Station Sopron der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nur der Frachtsatz für die Station Sopron (Südbahn) mit 30. April 1893 ausser Kraft gesetzt wird. Die übrigen Frachtsätze des genannten Tarifes bleiben bis auf Weiteres aufrecht.

Wien, am 16. März 1893. [286]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Nachtrag VI zu den allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr.) Mit Schiffahrtsbeginn ist ein VI. Nachtrag zu den ab Schiffahrtsbeginn 1891 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr in Kraft getreten, welcher Aenderungen in den allgemeinen Bestimmungen und den speciellen Vorschriften für bestimmte Transportartikel, ferner Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes für Nebengebühren, der Waaren-Classification, des Verzeichnisses der Stationen, sowie der Specialtarife, eine Aenderung und Berichtigung der Stationstarife, endlich eine Aenderung des Anhanges (Transportversicherungs-Gebühren) enthält.

Bezüglich der Aenderungen in den allgemeinen Bestimmungen ist hervorzuheben:

Im Verkehre mit Odessa und Sulina sind, wie es schon bisher bei Sendungen nach Batum, Constantinopel und den übrigen Seehäfen mit directen Uebernahmssätzen der Fall war, dem Frachtbriefe noch 2 Ladungsscheine (polizza di carico) mitzugeben und an den Empfänger oder à l'Ordre zu adressiren.

Bei Sendungen nach Esseg, an welcher Station 2 Landungsplätze, Oberstadt und Unterstadt, bestehen, ist es nothwendig, die Adresse durch genaue Bezeichnung des Landungsplatzes, an welchem das Gut ausgeladen werden soll, zu vervollständigen.

Bezüglich der Wiener Landungsplätze gilt Folgendes:

a) Wien Nordbahnlände (Station Wien, Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) dient dem Umschlagsverkehre von der Bahn zum Schiff und umgekehrt für Güter aller Art, mit Ausnahme sehr schwerer oder voluminöser Gegenstände, welche in Wien Praterquai manipulirt werden müssen. Eine Loco-Auf- oder Abgabe (d. i. Zu- oder Abfuhr mit Strassenfuhrwerken) kann an diesem Landungsplatze nicht erfolgen.

b) Wien Praterquai dient für die Auf- und Abgabe (Zu- und Abfuhr mit Strassenfuhrwerken) der von loco Wien abgehenden, bezw. für Wien loco bestimmten Güter. Ausserdem ist daselbst ein directer Bahnumschlagsplatz (Bahnexpositur der Station Wien Lagerhaus der Donauuferbahn — k. k. Oesterr. Staatsbahnen) etablirt und werden in der Richtung von der Bahn zum Schiff Güter aller Art expedirt. In der Richtung vom Schiff zur Bahn erfolgt ein directer Umschlag nur für solche Güter, welche in Folge ihres grossen Gewichtes oder ihrer voluminösen Beschaffenheit an den anderen Wiener Umschlagsplätzen nicht manipulirt werden können.

c) Wien Donauquaibahnhof (gleichnamige Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen — Donauuferbahn —) dient hauptsächlich für den Umschlagsverkehr in der Richtung vom Schiff zur Bahn. In umgekehrter Richtung findet ein Umschlag in der Regel nur für Massenartikel (Steine, Brückentheile u. s. w.) in grossen Mengen (vorzugsweise Schleppladungen) statt. Eine Loco-Auf- oder Abgabe kann daselbst nicht erfolgen.

Bei Berechnung der Transportgebühren für Eilgüter wurden bisher Sendungen unter 30 kg für 30 kg angenommen. Fortan werden Sendungen unter 10 kg für 10 kg angenommen und bei Sendungen von mehr als 10 kg je angefangene 10 kg für volle 10 kg angenommen.

Unter die der Gesellschaft zu ersetzenden Nebengebühren sind fortan auch die bei Erfüllung der behördlicherseits angeordneten Contumaz- (Quarantaine-) und sonstigen Sanitätsmassnahmen erwachsenden Auslagen einzurechnen. Ueberhaupt hebt die Gesellschaft, wenn in Folge behördlicher Verfügung Waaren in Dampfern oder Schleppern oder Schleppbooten einer Quarantaine unterworfen werden oder wenn die sanitätspolizeiliche Beaufsichtigung der Waaren zu Wasser (in Dampfern oder Schleppbooten) und zu Lande (auf Landungsplätzen und in Magazinen angeordnet wird, zur Deckung der ihr erwachsenden Auslagen für alle von obbezeichneten Massnahmen betroffenen Gütern einen diesen Mehrlasten entsprechenden Zuschlag ein. Wenn bei Transporten von Thieren, thierischen Rohproducten und anderen Massenartikeln die Desinfection der Waarenboote oder Dampfer behördlich angeordnet wird, so werden die der Gesellschaft aus diesem Anlasse erwachsenden Baarauslagen den betreffenden Transporten angelastet.

Als Auf- und Ablegegebühr wurde bisher in jenen Stationen, wo die Gesellschaft das Ablegen von Frachtgütern von den Strassenfuhrwerken, sowie das Auflegen auf dieselben durch ihre Organe besorgte, für eine jede dieser Leistungen die Gebühr von 2 kr., bezw. 5 Cts. oder 4 Pfg., für je angefangene 100 kg per Sendung und Arbeitsleistung eingehoben. Fortan beträgt diese Gebühr

a) bei Sendungen im Gewichte von mindestens 2000 kg pro Frachtbrief oder Zahlung für dieses Gewicht 1 kr., bezw. 2·5 Ctms. oder 2 Pfg.;

b) bei Sendungen im Gewichte von weniger als 2000 kg pro Frachtbrief 2 kr., bezw. 5 Ctms. oder 4 Pfg. für je angefangene 100 kg, mindestens aber 2 kr., bezw. 5 Ctms. oder 4 Pfg. per Sendung und Arbeitsleistung.

Ebenso sind an Waaggebühr, wenn Seitens der Partei im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben erscheint oder wenn die Partei ausdrücklich die Nachwaage verlangt, nicht mehr wie bisher 2 kr., bezw. 5 Ctms. oder 4 Pfg. für je angefangene 100 kg, sondern

a) bei Sendungen im Gewichte von mindestens 2000 kg pro Frachtbrief oder Zahlung für dieses Gewicht 1 kr., bezw. 2·5 Ctms. oder 2 Pfg.,

b) bei Sendungen im Gewichte unter 2000 kg pro Frachtbrief für je angefangene 100 kg mindestens jedoch 4 kr., bezw. 10 Ctms. oder 8 Pfg. pro Sendung zu entrichten.

Die bisher im Verkehre von und nach Odessa einerseits und den Stationen der Donaustrecke Turn-Severin—Sulina andererseits für Nachnahmen nach deren Eingang erhobene Provision von 1 pCt. des nachgenommenen Betrages entfällt fortan.

Eine wesentliche Aenderung haben auch die für Ueberschreitung der lagergeldfreien Fristen zu entrichtenden Lagergelder erhalten. Insbesondere hat das Lagergeld für sperrige Güter eine Herabminderung, jenes für explodirbare Güter, insofern deren Lagerung überhaupt zulässig ist, eine Erhöhung erfahren.

Die mit Nachtrag III ausser Kraft gesetzten Frachtsätze des Haupttarifes von und nach Sissek wurden wieder in Giltigkeit gesetzt, dagegen der bisherige Specialtarif IV für directe Sendungen von und nach Constantinopel, Varna, Batum, Jneboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Kavalla, Lagos, Smyrna, Syra, Salonich, Volo, Piräus und Chios via Galatz aufgehoben und durch einen neuen ersetzt.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Westungarischer Verband. (Aufhebung von Tarifen.) Mit Rücksicht auf die demnächst erfolgende Herausgabe eines neuen Local-Gütertarifes der Oesterr. Südbahn-Gesellschaft werden die im Ostdeutsch-Oesterreichisch-Westungarischen Verbande bestehenden Ausnahmetarife für Zinkerze und Schlacken vom 1. Juni 1891 nebst Nachträgen I und II, sowie für frisches Obst vom 1. December 1892 mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1893 aufgehoben. Ueber die Einführung entsprechender neuer directer Frachtsätze bleibt besondere Bekanntmachung vorbehalten.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband, Theil II, Heft 2, vom 1. Juli 1892. (Erhöhung von Frachtsätzen.) Am 1. Mai 1893 treten in Folge Erhöhung der österreichischen Frachtantheile erhöhte Verbandssätze

a) in allen regelrechten Tarifclassen zwischen Berlin und den Wiener Stationen nebst Vororten und Station Angern,
b) in Classe B und Specialtarif I zwischen den Binnenstationen des Directions-Bezirkes Berlin und den Wiener Stationen nebst Vororten,
c) im Ausnahmetarif 1 A und B (Getreide etc.) zwischen Berlin und den Wiener Stationen nebst Vororten,
d) im Ausnahmetarif Nr. 6 (Bier) zwischen Berlin und den Wiener Stationen nebst Vororten, sowie den Stationen Klein-Schwechat und Schwechat-Kledering.
e) im Ausnahmetarif 26 (Palmöl etc.) zwischen Berlin und den Wiener Stationen nebst Vororten und Station Brünn

in Kraft. Ueber die Höhe der neuen Verbandssätze ist Näheres bei den Verbandsverwaltungen zu erfragen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen beabsichtigt die Lieferung und Aufstellung der mechanischen Einrichtungen für sechs Wasserstationen (sämmtlich mit Pulsometerbetrieb) für die Stationen: Wolin, Čkyn und Winterberg der Localbahn Strakonitz-Winterberg und für die Stationen: Wodňan-Stadt, Barau und Pracbatitz der Localbahn Wodňan-Prachatitz im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung und Aufstellung hat auf Grund der diesbezüglichen Offertbehelfe als: Offertformulare, Bedarfs-Ausweis, Lieferbedingnisse und der Normal- und Specialzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen, welche nebst den Bestimmungen für die Offertabgabe bei der Fachabtheilung 2 der k. k. General-Direction (Wien, Westbahnhof) eingesehen und auch gegen Vergütung der Kosten behoben werden können.

Die auf diese Lieferungen Bezug habenden Offerte sind ungestempelt unter versiegeltem Umschlage mit der Aufschrift: „Offerte für die Lieferung von Wasserstations-Einrichtungen der Localbahnen: Strakonitz-Winterberg und Wodňan-Prachatitz" bis zum 17. April 1893 Mittags 12 Uhr im Einreichungs-Protokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzureichen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 2 Uhr Nachmittags im Bureau der Fachabtheilung 2 (am Westbahnhofe) statt, und steht es dem Offerenten frei, derselben anzuwohnen.

Wien, im März 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Wir beabsichtigen, die Lieferung der für das Jahr 1893 zu benöthigenden Schienen und Schienenbefestigungsmittel für die österreichische Strecke im Offertwege zu vergeben, und zwar:

Bessemerstahlschienen für die currente Strecke mit 34·5 kg Gewicht, und zwar:

1760 Stück à 8·70 m lang
100 „ à 8·64 m „
14 „ à 8·096 m „
13 „ à 8·326 m „

ferner 55.000 Stück Hackennägel
12.000 „ Unterlagsplatten mit Leisten
2.000 „ äussere Laschen „ Winkel
2.000 „ innere „ „ „

Von diesen Laschen sind 34 Stück äussere und 34 Stück innere mit Einschnitten A laut Zeichnung zu versehen und mit weisser Farbe zu bezeichnen.

8.000 Stück Kupplungs-Bolzen
9.000 „ Growerische Sicherheits - Ringe für Bolzen laut unseren diesbezüglichen Lieferungsbedingnissen und Normalzeichnungen.

Hierauf bezügliche und mit einem 50 Kreuzer-Stempel versehene Offerte sind gesiegelt und am Couverte mit der Aufschrift: Offert zur Zahl 4249/793 A II 1893, bis 1. April l. J. 12 Uhr Mittags bei unserem Secretariat (Budapest, Maria Valeria-Gasse Nr. 11) einzureichen.

Im Offerte, welchem die unterschriftlich anerkannten Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen beizuschliessen sind, ist der Preis per Metercentner franko einer unserer Stationen anzusetzen mit der gleichzeitigen Erklärung, dass Offerent bis 30. April l. J. im Worte bleibt.

Die betreffenden Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen, sowie die zur Offertstellung zu benützenden Formularien können bei unserer Material-Anschaffung (Budapest, Maria Valerie-Gasse Nr. 11) gegen Erlag von 1 fl. ö. W. bezogen werden.

Budapest, am 12. März 1893.

Die Direction.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	1½
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
547	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Chamottesteine und Chamotteziegel	Bubna St.E.G. transit	Pardubitz St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	29.2	kr. ö. W. 21·0	8·2	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens bis Ende März 1894	Das Abladen der Sendungen in Pardubitz haben die Parteien zu besorgen. Die Sendungen müssen nachweislich zum Erweiterungsbaue der Mineralöl-Raffinerie in Pardubitz Verwendung gefunden haben
548	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Pflastersteine	Halbstadt	Braunau	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	5·8 kr. ö. W.	5·0 kr. ö. W.	0·8 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
549	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coake und Briquettes	Segen-Gottes	Schlappanitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längst. jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	15·2	kr. ö. W. 13·2	2	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1894 vorzulegen	
					Austerlitz				17·3	15·3	2			
550	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Retortenkohle (Retortencoaks aus Leuchtgasfabriken)	Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits		Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Aufrechthaltung der für den Specialtarif II giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, spätestens jedoch bis Ende December 1893	Tarif, Theil I für die directen Güterverkehre zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits	Bisher directe Abfertigung ausgeschlossen	Anwendung der Frachtsätze des Specialtarifes II, soweit in den Tarifheilen II solche vorgesehen sind		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W.					
551	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, welche laut Güter-Classification des Tarifes, Theil I, in die Classe A, resp. B eingereiht sind	Lónyabánya	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	In beliebigen Gewichtsmengen	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Tarif, Theil II — Heft 4	204	118	86	Im Kartirungswege		Das Aufladen der Sendungen im Gewichte von 10000 kg, sowie von Gegenständen, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Bei Aufgabe derartiger Artikel von mehr als 6·3 Meter Länge sind die in den gemeinsamen Bestimmungen (Tarif, Theil I) enthaltenen diesbezüglichen Bestimmungen massgebend
						In Gewichtsmengen von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung mindestens für dieses Gewicht			118	106	12			
						In Gewichtsmengen von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung mindestens für dieses Gewicht			Verschieden	67	Verschieden			
										Mark a) / b)				
552	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	a) Packleinen (rohe Sackleinwand), Sackdrillich, Sackzwilch (Rupfen) und neue Säcke; Jutegarn, Jutegarnabfälle und Jutegewebe (Jutewaaren). b) Jute, auch Manillahanf und Calcuttahanf, Juteabfälle, hierunter sind zu verstehen: gebrauchte Stricke und Rohjute, Spinnabfälle der Jutespinnerei und Jutefegedreck	Hlinsko	Bremen Hauptbahnhof	Giltig bei Aufgabe von mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hiefür	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1893	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verband (Verkehr mit Oesterreich), Theil II, Heft 2, Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. Juni 1890	Bestehen keine directen Sätze	a) 3·75 b) 3·52		Im Kartirungswege		
					Bremen Freibezirk					a) 3·75 b) 3·52				
					Brake					a) 3·95 b) 3·72				
					Bremerhaven Freibahnhof u. Zollinlandsbahnhof					a) 3·95 b) 3·72				
					Geestemünde					a) 3·95 b) 3·72				
					Nordenham					a) 3·95 b) 3·72				
					Hamburg B.					a) 3·75 b) 3·38				
					Altona					a) 3·80 b) 3·41				
					Lübeck					a) 3·78 b) 3·40				
					Harburg					a) 3·75 b) 3·34				
					Stettin					a) 2·72 b) 2·60				
					Svinemünde					a) 3·05 b) 2·93				
				oder vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
553	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Getreide	Bruck a/L. St.E.G. (Localbahn)	Wien St.E.G.*)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Aufrechthaltung der für den Sp.-Tf. 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Kreuzer 20·8	14·3	6·5	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1894	
					Simmering St.E.G.				19·6	14·3	5·3			
					Schwechat-Kledering				17·6	14·3	3·3			
554	Südbahn-Gesellschaft	Am Südnord-österr.-ungar. Verband-Verkehre, am Südwest-österr.-ungar. Seehafon-Verkehre, am Südösterr.-ungar.-bayerischen Grenzverkehre, am österr.-ungar. Schweizer Grenzverkehre betheiligten Verwaltungen	Zurückgehende Decken, Matten und Matratzen, welche von den Parteien von Triest auf Grund der nebenverzeichneten Verbandtarife verfrachteten Agrumen-Transporten zum Schutze gegen Frost beigegeben waren, als Frachtgut	In nachverzeichneten Verbandtarifen enthaltenen Stationen: Tarif vom 1. Jänner 1892 für den Südnord-österr.-ungar. Verband-Verkehr, Tarif vom 1. September 1892 für den Südwest-österr.-ungar. Seehafon-Verkehr, Tarif vom 1. Februar 1892 für den Südösterr.-ungar.-bayerischen Gronz-Verkehr, Tarif vom 1. Jänner 1893 für den Oesterr.-ungar. Schweizer Grenz-Verkehr	Triest	Unter Vorlage der von der Güterexpedition abzustempelnden Original-Frachtbriefe über den Hintransport, auf welchen die bezüglichen Transport-Utensilien entsprechend vermerkt sein müssen, und unter Beibringung eines auf die Adresse des ursprünglichen Aufgebers lautenden Frachtbriefes, in welchem ausdrücklich vorzuschreiben ist: „Frachtfrei zu befördern"	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Nebenbezeichnete Verband-Tarife	Verschieden	Werden frachtfrei befördert	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Rücksendung der nebenbezeichneten Transport-Utensilien muss innerhalb dreier Monate nach Aufgabe der bezüglichen Agrumen-Sendungen erfolgen
555	Südbahn-Gesellschaft	Am Galizisch-adriatischen Eisenbahn-Verbande betheiligten Verwaltungen	Holz eingereiht in den Ausnahmetarif XIII b / XIII a des Galizisch-adriatischen Verbands-Tarifes	Saybusch-Zablocie	Cormons	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezogenen Verbandtarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Galizisch-adriatischer Verbands-Tarif vom 1. Jänner 1893	142 / 145 kr. ö. W. incl. Mgb. bzw. ung. Transportsteuer	128 / 131	14 / 14 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
556	Böhmischen Westbahn		Der im Verordnungsblatte Nr. 29 ex 1893 sub fortl. Nr. 489 publicirte ermässigte Frachtsatz für Mauerziegel-Sendungen von Beraun nach Prag B.W.B. wird, mit Giltigkeit vom dritten Tage nach erfolgter Publication, unter gleichen Bedingungen und in derselben Relation auch für Dachziegel-Sendungen zugestanden und angewendet.											

*) Diese Begünstigung hat auch für solche Getreidesendungen in vollen Wagenladungen rücksichtlich der Strecke Bruck a/L. St.E.G. (L.B.)—Wien St.E.G. Giltigkeit, welche während der Giltigkeitsdauer dieser Begünstigung von Bruck a/L. St.E.G. (L.B.) a) nach Stationen der Südbahn oder der westlichen Staatsbahnen via Wien St.E.G. zur Aufgabe gebracht und bis Wien St.E.G. zum Localtarife abgefertigt werden, und b) nach Stationen der Oe.N.W.B. oder K.F.N.B. mit direct nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen zur Abfertigung gelangen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
557	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk, gebrannt, der Pos. K 2 des Tariftheil I	Czudec	Rzeszów	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	7 kr.	6 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
558	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz des Specialtarifes 2	Stationen der Strecken: Lawoczne loco—Stryj—Tlumacz incl. und Suczawa (incl.)—Stanislau	Husiatyn transit	Einhaltung der im Abschnitte A, sub III, B 5, des Localtarifes Theil II, Heft 2, vorgesehenen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Specialtarif 2	Specialtarif 3	Resultirende Differenz	Im Rückvergütungswege	Gegen längstens bis Ende März 1894 zu bewirkende Vorlage der auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, sowie Vorlage der Original-Frachtbriefe bis Husiatyn trs., auf welch' letzteren die erfolgte Ausfuhr nach Russland durch das k. k. Grenzzollamt in Husiatyn bestätigt sein muss. Diese mit dem Datum, der Stampiglie und Unterschrift der k. k. Zollbehörde versehene Bestätigung muss auch in gleicher Weise bahnseitig vom Stationsvorstande und Magazinsbeamten ausgestellt werden und hat zu lauten: Sendung ist angelangt von Station . . . am . . . unter Frachtkarte Nr. . ., Brief Nr. . . und hat bis zum Austritte nach Russland am . . . unter Zollaufsicht ununterbrochen in den Bahnräumlichkeiten gelagert	
559	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Tuchwaaren und Wolle	Bielitz	Budapest Westbahnhof	a) Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Besteht kein directer Frachtsatz	a) 296·4 kr. b) 214·4 kr.		Im Kartirungswege		
560	Oesterreichischen Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Tabak und Tabakfabrikate	Sedletz-Kuttenberg	Nachod	Unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe I giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Anhang zu den Tarifen des Oesterr. Eisenbahnverbandes Theil II	80·9 kr.	74 kr.	6·9 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
561	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohle, mineralische	Szczakowa		Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg), wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 145 ex 1892, sub Post 2151, zusammengenommen, nachgewiesen werden kann. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1893	Ausnahmetarif für den Mähr.-Schles. Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. August 1892	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Auf die relamirende Firma als Anfgeberin lautende, von der Anfgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen ist an den nebenstehenden Frachtbegünstigungen nicht betheiligt
					Alt-Sandez				40·3	39·6	0·7			
					Belz				53·3	51·6	1·7			
					Czernowitz				75·3	73·6	1·7			
					Frystak				42·3	40·6	1·7			
					Kolomea				69·3	67·6	1·7			
					Lancut				39·3	38·6	0·7			
					Mielec				36·3	35·6	0·7			
					Podwoloczyska				69·3	67·6	1·7			
					Przeworsk				41·3	39·6	1·7			
					Radymno				44·3	42·6	1·7			
					Ropczyce				34·3	33·6	0·7			
					Stanislau				65·3	63·6	1·7			
562	Böhmische Commercialbahnen		Rübe	Jičin	Libáň-Psinic	Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 300 Waggons à 10 Tonnen. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis Ende December 1893	Localtarif	10·4 kr.	9·2 kr.	1·2 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende März 1894	Anf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
			Rübenschnitte	Libáň-Psinic	Jičin				10·4 kr.	9·2 kr.	1·2 kr.		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bis Ende März 1894	
563	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art, russischer Provenienz			Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarife Südwestrussland - Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Dresden-Elbkai vom 15. August 1886	Pfennige			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der russischen Orig.-Frachtbriefe, sowie der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Dupl.-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnaissemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
				Brody	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				311	234*)	77			
				Podwoloczyska	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz				340	254*)	86			
				Brody	Schönpriesen-Umschlag				306	229*)	77			
				Podwoloczyska	Schönpriesen-Umschlag				335	249*)	86			
				Brody	Dresden-Elbkai				342	265	77			
				Podwoloczyska	Dresden-Elbkai				371	285	86			

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnnngs-Blatt des k. k. Handelsministeriums nnter welcher die gewährte Ermässignng publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnnng der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
147 vom 22. December 1892	2295	—	Cellulose in Pappendeckelform	Payerbach, Graz S.B., Unter-Dranburg	Triest S.B. nnd Finme	Werden unter Bezugnahme auf die Kundmachnng vom 13. März l. J. (Verordnnngsblatt Nr. 31) mit 31. März l. J. ausser Kraft gesetzt.
147 vom 22. December 1892	2301 u. 2302	—	Eisen, roh und alt	Bndapest S.B. loco nnd transit	Laibach transit, Spittal a.D.	
147 vom 22. December 1892	2293 n. 2294	—	Nene Fässer nnd Kisten, die znr Füllnng mit Wein bestimmt sind Gebinde, leere, gebranchte zur Füllnng	Auf sämmtlichen Linien der Südbahn-Gesellschaft		
147 vom 22. December 1892	2283	—	Gelatine	Graz S.B.	Triest S.B. und Finme	
147 vom 22. December 1892	2280	—	Holzdeckel (Holzstoffpappe), d. i. gewalzter oder auch satinirter jedoch nicht geleimter Holzstoff	Von Stationen der Südbahn im Export per mare via Triest S.B. und Fiume		
147 vom 22. December 1892	2274	—	Weiches Bau-, Werk-, Schuitt-, Spalt-, Sägeholz, auch Weinstecken und Falzschindeln	Diversen Südbahnstationen	Luttenberg	
132 vom 17. November 1892	1755	—	Bleierze	Wien (Matzleinedorf)	Littai	
123 vom 27. October 1892	1634	Eisenbahn Wien-Aspang	Eisen- n. Stahlgattungen der Serie IX nnd X des S.B.-Tarifes, ferner ordinäre Eisenwaaren	Wr.-Nenstadt	Wien (Matzleinsdorf) und E.W.A. und Kl.-Schwechat	
138 vom 1. December 1892	1901	—	Weintrebern und Weintrestern	Im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Avio-Brizen		
147 vom 22. December 1892	2286	—	Aerarischer Rohtabak	Den auf dem Gebiete der nngar. Krone gelegenen Südbahnstationen	Den auf dem Gebiete der ungar. Krone gelegenen Südbahnstationen, den österr. Strecken d. Südbahn nnd der Wien-Pottendorf-Wr.-Nenstädter Bahn	
118 vom 15. October 1892	1578	—	Holzstoff und Holzzellstoff	Knfstein, Villach, Greifenburg, Niklasdorf, Spittal a.D., Unter-Draubnrg, Klagenfnrt	Roveredo nnd Mori	
122 vom 25. October 1892	1624	—	Petrolenm, raffinirtes	Trieet	Stationen der Strecke Teteny-Dinyés incl. Moha-Nagy-Igmand incl.	
127 vom 5. November 1892	1680	—	Erdfarben, gemeine	Graz S.B.	Wien (Matzleinsdorf)	
129 vom 10. November 1892	1715	—	Patentpapier	Spielfeld	Innsbrnck	
123 vom 27. October 1892	1632	Eisenbahn Wien-Aepang	Bau- nnd Gerüsthölzer	Wr.-Nenetadt	Wien (Matzleinsdorf) und E.W.A. nnd vice versa	
3 vom 10. Jänner 1893	95	—	Eisendraht	Kapfenberg	Stnhlweissenbnrg	
8 vom 21. Jänner 1893	216	—	Eisen und Stahl, dann Eieenwaaren	Diversen Südbahnstationen	Stationen der Strecke Steinbrück-Rann resp. vice versa	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 35. | Wien, 25. März 1893. | VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 22. März 1893, womit für den Monat April 1893 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat April 1893 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 21 Percent in Silber zu entrichten ist.

Steinbach m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 6. März 1893, Z. 18.489 ex 1892, an die Privateisenbahn-Verwaltungen, betreffend die Bekanntgabe des Standes des bei den Localbahnen in Verwendung stehenden Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungs-Personals.

Die geehrte Verwaltung wird eingeladen, den normalen Stand des Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungs-Personals auf den im dortseitigen Betriebe stehenden Localbahnen ehebaldigst anher bekannt zu geben und für die Zusammenstellung dieser Daten ein Tableau nach anliegendem Muster zu benützen.

Sollte die Ausfüllung der vorgesehenen Rubriken die Dienstesverrichtungen des vorhandenen Personals dieser Dienstzweige nicht in genügender Weise zu kennzeichnen vermögen, so sind die erforderlichen weiteren Angaben in den bezüglichen Vorlagebericht einzubeziehen.

Wien, am 6. März 1893.

Lilienau m. p.

G.-I.-Z. 18.489 ex 1892.

Zusammenstellung des Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungs-Personals

der

Localbahn	Baulänge in km	Anzahl der täglich verkehrenden Züge in beiden Richtungen zusammen; im		Maximale Fahrgeschwindigkeit in Kilometern per Stunde		Tägliche Dauer des Verkehres			
						Sommer		Winter	
		Sommer	Winter	auf Strassengrund	auf eigenem Bahnkörper	Früh ab	Abends bis	Früh ab	Abends bis
						Uhr			

Technische Bahnerhaltungs-Personale					Bahnaufseher oder Bahnmeister					
der Localbahn	Name und Dienstcharakter	Wohnort	Diesem Organe zugewiesene gesammte Strecken Länge in km		Name	Wohnort	Zugewiesene Strecke (Kilometer)			welche Oberbau-erhaltungs-Arbeiten hat derselbe selbst zu besorgen
			der Local-bahn	sonstige Bahnen			von	bis	zusammen	

Kundmachung des Handelsministeriums vom 22. März 1893, Z. 15.187, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Die kgl. General-Inspection der Italienischen Eisenbahnen hat mit Schreiben vom 8. März d. J. dem Centralamte für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern die Mittheilung gemacht, dass die „Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche“, mit Sitz in Padua, die Aufnahme der nachbezeichneten, von der genannten Gesellschaft betriebenen Linien in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 unterstellten Eisenbahnen gewünscht habe:

Padova-Bassano, Vicenza-Treviso, Vicenza-Schio, Cividale-Portogruaro, Parma-Suzzara, Bologna S. V.-Portomaggiore, Budrio-Massalombarda, Arezzo-Stia, Coregliano-Vittorio.

Die kgl. General-Inspection hat dieser Mittheilung beigefügt, dass sie gegen das gestellte Begehren keine Einwendungen zu erheben habe und demgemäss die Aufnahme der bezeichneten Linien in die Liste empfehle. — Das Centralamt hat gemäss Art. 58 des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Staaten hievon mit Benachrichtigungsschreiben vom 16. März d. J. Kenntniss gegeben.

Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnen in den internationalen Transportdienst erfolgt gemäss Absatz 2 des Art. 58 nach einem Monat vom Datum des bezogenen Benachrichtigungsschreibens.

Wien, am 22. März 1893.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 228. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. März ist Gegenstand der Tagesordnung der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Gailthalbahn.

Abg. Ghon weist darauf hin, dass das Gailthal nur durch einige nicht in bestem Zustande befindliche Strassen mit den übrigen Gebieten Kärntens verbunden ist, und begrüsst deshalb die Vorlage auf's Freudigste, weil er überzeugt ist, dass die neue Bahn zur wirthschaftlichen Hebung des genannten Alpenthales wesentlich beitragen werde. Er dankt der Regierung und namentlich dem Herrn Handelsminister für das Wohlwollen, das sie mit dieser Vorlage dem Lande Kärnten erwiesen, bittet auch noch um Berücksichtigung mehrerer anderer Wünsche nach Localbahnen und empfiehlt die Vorlage über die Gailthalbahn zur Annahme.

Die Debatte wird geschlossen und der Gesetzentwurf in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Zur Verhandlung kommt sodann der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend den Bau der Localbahn Monfalcone- (Ronchi-) Cervignano.

Abg. Franz Graf Coronini spricht Namens der Bevölkerung, durch deren Gebiet diese Bahn ziehen soll, den besten Dank aus, sowie er auch im Allgemeinen dem Herrn Handelsminister für das dem Lande bewiesene Wohlwollen dankt. Es sei damit endlich der Bann gebrochen, der seit nahezu einem Menschenalter auf dem Küstenlande ruhte, denn die Bahn bedeute den wirthschaftlichen Aufschwung. Ueberraschend sei nur, dass man für die Ausführung eines Nothstandsbaues von den Interessenten wesentliche Opfer verlange, da doch der Bericht selbst den wirthschaftlichen Niedergang des südlichen Theiles von Friaul erwähne. Dazu komme, dass nach dem Motivenberichte der Regierung selbst es sich hier nicht blos um eine Localbahn, sondern um eine Förderung des Handels von Triest und um eine Verbindung mit dem italienischen Netze, also um eine Bahn von internationaler Bedeutung handle. Nachdem aber die Interessentenbeiträge hier gefordert werden, würde er im Interesse derselben eine Aenderung der Trasse wünschen; er plaidirt in dieser Beziehung insbesondere für die Errichtung der Predilbahn. Redner beantragt schliesslich eine Resolution, durch welche die Regierung aufgefordert wird, dem Bahnbau in Görz und Gradisca auch fernerhin eine wohlwollende Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Abg. Dr. Gregorčić besorgt von der Bahn Monfalcone-Cervignano Nachtheile für die Stadt Görz und empfiehlt die gleichzeitige Errichtung der Bahn Görz-Haidenschaft und einer Bahn im Isonzothale.

Abg. Dr. Ritter von Stalitz dankt im Namen der Stadt Triest der Regierung für die Einbringung dieser Vorlage, für welche er stimmen wird.

Nach dem Schlussworte des Berichterstatters Abg. von Burgstaller, welcher gleichfalls das Wohlwollen der Regierung in warmen Worten anerkennt und die Annahme der Vorlage empfiehlt, wird dieselbe zur Grundlage der Specialdebatte genommen und sodann in zweiter und dritter Lesung genehmigt.

Den nächsten Verhandlungsgegenstand bildet der Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend die Herstellung der ostgalizischen Localbahnen. Berichterstatter Abg. Szczepanowski verzichtet auf das Wort.

Sonstiges Personale, welches ausschliesslich oder theilweise den Bahnaufsichtsdienst der einzelnen Strecke besorgt: Wächter, ambulante Wächter, Streckenbegeher, Personale der Oberbanpartie										Oberbaupartien der einzelnen Strecken			Anmerkungen
Dienst-eigenschaft	Zugewiesene Strecke			Täglich zu begehende Strecke		Oder sonstige Bestimmungen über die Durchführung der Streckenbegehung	Sonstige dienstliche Leistungen, welche dieses Organ zu besorgen hat			Anzahl der Partieführer	Anzahl der Oberbauarbeiter im		
	von	bis	zusammen	Länge in km	Anzahl der Begehungen		Bahnerhaltungs-Dienst	Rampendienst in km	Manipulationsdienst in den Stationen oder Haltestellen		Sommer	Winter	
	Kilometer												

Abg. Dr. Vašatý verweist auf den Widerspruch, wonach in Podolien eine Anhäufung von Bodenproducten stattfinde, deren Ausführung durch den Bau der Bahnen ermöglicht werden solle und doch zugleich auch von einem Nothstande in diesen Gegenden gesprochen werde. Viel Gewicht werde auch auf die Rückfracht gelegt, welche aus Brenn- und Bauhölzern bestehen soll. Bei dem zugegebenen Nothstande und den wenig entwickelten Verhältnissen des Landes vergesse man, dass die Anschaffungskosten für das betreffende Holz schwerlich da sein werden.

Er bespricht weiter den Bericht des Eisenbahn-Ausschusses und findet, dass in demselben sich mehrfache Widersprüche zeigen. Es werde zugestanden, dass der Staat ein nicht unbedeutendes Risico übernehme, andererseits aber wieder eine vierpercentige Verzinsung in Aussicht gestellt. Es sei wohl richtig, dass Podolien von Eisenbahnen entblösst sei, wenn aber die Schaffung der Bahnen, wie im Berichte behauptet wurde, vom gesammtstaatlichen Interesse gefordert würde, so liege diese gesammtstaatliche Pflicht auch in anderen gleich eisenbahnleeren Länderstrichen vor. Redner verweist auf mehrere derartige Länderstriche in Galizien, sowie in Böhmen und Mähren. Thatsächlich handle es sich hier lediglich um ein galizisches Localinteresse; die Mission des Staates wäre höchstens durch einen Percentbeitrag erfüllt.

Im weiteren Verlaufe seiner Ausführungen versucht er darzulegen, dass das Bedürfniss für die Herstellung ähnlicher Localbahnen auch in verschiedenen anderen Ländern bestehe; er verweist insbesondere auf den Böhmerwald und rechnet es dem verstorbenen Abgeordneten Dr. Herbst für das grösste Verdienst an, dass es ihm gelungen sei, das Zustandekommen von zwei Böhmerwald-Bahnen durchgesetzt zu haben. Insbesondere weist Redner auf die Petitionen um Subventionirung des Bahnbaues Reichenau-Častolovice hin und bedauert, dass dieselben nicht einmal der Regierung zur Würdigung zugewiesen worden seien. Bei den ostgalizischen Localbahnen handle es sich um 10 Mill. Gulden und vielleicht um noch bedeutendere Opfer an Steuergeldern, zu denen ja Böhmen einen grossen Theil beitrage, ohne dass es in Betreff der Localbahnen entsprechend berücksichtigt werde. Der Traum des Referenten von einer vierpercent. Verzinsung der ostgalizischen Localbahnen werde sich nie erfüllen. Redner erklärt sich gegen eine solche Verwendung der Steuergelder und erklärt, dass er gegen die Bewilligung der Kosten für diese Localbahnen stimmen werde, weil sie, wie Redner meint, lediglich im strategischen Interesse gebaut werden sollen.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Varianten km 27·7 bis 28·0 und 28·7 bis 29·3 der Localbahn Strakonitz-Winterberg: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Prachatitz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Varianten km 27·7 bis 28·0 und 28·7 bis 29·3 der Localbahn Strakonitz-Winterberg für den 24. März anberaumt. [G.-I.-Z. 5857.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien-Krakau: (Schleppgeleise von der Station Schönbrunn zum Röhrenwalzwerke der Firma S. Huldschinsky & Söhne.) Auf Grund des Ergebnisses der am 17. Februar durchgeführten politischen Begehung wurde rücksichtlich des Projectes für ein normalspuriges Schleppgeleise von der Station Schönbrunn zu dem nächst dieser Station neu zu erbauenden Röhrenwalzwerke der Firma S. Huldschinsky & Söhne der Bauconsens ertheilt. [5. März, Z. 11.775.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Neues Wächterhaus in der Station Tirschnitz.) Zur Herstellung eines vierfachen Wächterhauses in der Station Tirschnitz wurde die Ausführungsbewilligung ertheilt. [2. März, Z. 8818.]

Böhmische Nordbahn. (Schubschranken-Umstaltung.) Das Project zur Umstaltung des Schubschrankens in km 34·645 der Strecke Prag—Neratowitz in einen Drehschranken mit Gitterverschluss wurde zur Ausführung genehmigt. [2. März, Z. 11.257.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Südbahn-Gesellschaft. (Herstellung von Weichenverriegelungen in mehreren Stationen.) In den Stationen Rubbia-Savogna, Maria Rast, Faal, Kirchbichl, Gries, Schelleberg und Lavis sind Weichenverriegelungen hergestellt worden. Bei der provisorischen Inbetriebsetzung der Anlage in der Station Gries hat sich die Nothwendigkeit ergeben, die für gegenseitige Abhängigkeit eingerichteten Einfahrtssignale unabhängig von einander zu stellen, und es mussten zu diesem Zwecke die gegenseitigen Verschlüsse der Signalhebel am Centralapparate entfernt werden. Die k. k. General-Inspection hat die Auflassung der gegenseitigen Abhängigkeit der Einfahrtssignale in der Station Gries im Namen des k. k. Handelsministeriums genehmigt und zugleich die dadurch nöthig gewordene theilweise Aenderung der speciellen Vorschrift über die Handhabung der Apparate zum centralen Verriegeln von Weichen zustimmend zur Kenntniss genommen. [28. Februar, G.-I.-Z. 1554.]

Verkehrsstörungen und Behebung derselben.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz):

21. März. Gesammtverkehr zwischen den Stationen Aussee und Obertraun der Strecke Steinach-Irdning—Attnang wegen Lawinensturz auf mindestens zwei Tage eingestellt.

23. März. Gesammtverkehr in der Strecke Aussee—Obertraun mit den Personenzügen 2311 und 2318 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, beziehungsweise die Dauer einer bereits früher ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gelangten Vorconcession auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 12. Februar 1893, Z. 5826, die seinerzeit mit Erlass vom 3. Februar 1892, Z. 3728/III, dem Eugen Reé, Einwohner von Polgárd, ertheilte Vorconcession für eine von der Station Györ (Raab) der Linien Budapest—Bruck a. d. L. (—Wien) und Györ—Kis-Czell—Szombathely

(Steinamanger)—Gyanafalva (Fehring—Graz) der kgl. Ungar. Staatsbahnen, ferner Györ—Sopron (Oedenburg)—Ebenfurth abzweigende und diese über die Gemarkung der Grossgemeinde Györ-Szent-Márton mit Berührung der Orte Asszonifa und Varsány, ferners des Marktfleckens Zircz und weiterhin über die Gemarkung der Gemeinde Rátót in der Station Veszprém mit der Linie Székesféhérvár (Stuhlweissenburg)—Kis-Czell der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession, Vrdgs.-Bl. Nr. 23 ex 1892), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

2. Mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 556, der Grossgemeinde Csákovár für eine von der Station Margiticza der von der Station Bóka der Linie Nagy-Becskerek—Versecz aus projectirten Localbahn Csakovár-Bóka-Uzda (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1892, Vorconcession Post 6) abzweigende, einerseits über Dobricza, Ferdinandfalu (Ferdinandsdorf), Hancsa und die Gemarkung der Gemeinde Kevi-Szőllös (Szellens) bis Petrovoszelo, andererseits über Alibunár bis Nikolincze führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 871, dem Béla Klobusiczky, Einwohner von Monospetri, für eine von der Station Pap-Tamási der Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Ér-Mihalyfalva der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Bibarer Bahnen abzweigeude und diese über Pócsaly, Esztár, Henczidar, Gáborján und die Gemarkung der Gemeinde Péterszeg in der Station Berettyó-Ujfalu mit der Linie Budapest Nagyvárad (Grosswardein)—Brassó (Kronstadt)—Predeal verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 2257, dem Reichstags-Abgeordneten Grafen Béla Teleki und dem Mitgliede des ungar. Magnatenbauses Baron Carl Bornemisza, Obergespan des Szolnok-Dobokaer Comitates, für eine von der Endstation Nagybánya der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Szatmár — Nagybánya abzweigende und diese über Also-Fernczely, Krácsfalu, Desze, Harnécs, Sugatagfalu, Gyulafalu und Bárdfalu in der Endstation Marmaros-Sziget mit den Linien Serencz—Marmaros-Sziget, Marmaros-Sziget—Kis-Bocskó, Marmaros-Sziget—Sókomara—Rónaszék und Marmaros - Sziget — Sókomara — Sugatag verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 5341, dem Johann Kóvér, Einwohner von Puszta-Mártfü, für eine von der Station Martfü der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stebenden Linie Debreczen — Füzes - Abony abzweigende, über Tisza-Földvár, Czibakháza, Tisza-Nagyrév, Tisza-Inoka und die Gemarkung der Gemeinde Tisza-Kürt bis Tisza-Ug, eventuell von dort aus über Tisza-Sas bis zur Gemarkung der Gemeinde Csépa führende normalspurige eventuell schmalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Zsebely - Csakovár. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedési közlöny" Nr. 17 und dessen darauf folgende Nummern verlautbaren den Wortlaut der Concessions-Urkunde, Z. 701, welcher zufolge der Grossgemeinde Csákovár des Comitates Temes die Bewilligung zum Baue und Betriebe einer von der Station Zsebely der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehenden und vorläufig bis Csákovár führenden Eisenbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19 ex 1893) ertheilt wird. Die genannte 7·7 km lange Linie ist im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauen und ist das effective Baucapital mit 266.600 fl. bemessen. Als Stationen sind nebst der gemeinsamen Anschluss-Station Zsebely und der Endstation Csákovár noch Liebling, Gilád und Liget bestimmt.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. (Uebergabe des Betriebes an die Direction der kgl Ungarischen Staatsbahnen und Conversion der Prioritäts-Obligationen.) Wie aus Budapest berichtet wird, haben die Verhandlungen zwischen der Direction der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn und dem Handelsministerum wegen Ordnung der obschwebenden Angelegenheiten zu einem positiven Resultate geführt. Die getroffenen Abmachungen finden vornehmlich in der Thatsache Ausdruck, dass die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn mit der Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen einen Vertrag abgeschlossen, laut welchem letztere Bahnen den Betrieb auf den Linien der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn übernehmen und dass die Prioritäts-Obligationen der letzteren zur Conversion gelangen. Behufs Genehmigung des Betriebsvertrages und Beschlussfassung, betreffend die Conversion beruft die Direction der Fünfkirchen - Barcser Eisenbahn eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre auf den 9. April nach Budapest ein.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Wiedereröffnung der Haltestelle Esztergom-csavargözös.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass in Folge der am 1. März erfolgten Wiedereröffnung des Propellerverkehres zwischen der Haltestelle Esztergom-csavargözös und Esztergom Stadt (Gran) die zwischen Budapest und Marchegg verkehrenden Personen befördernden Züge in der genannten Haltestelle seit dem erwähnten Tage fahrplanmässig halten und gelangen auch sowie im Vorjahre zwischen Budapest Westbahnhof und Esztergom Stadt directe Fahrkarten zur Ausgabe.

Ausland.

Preussen. (Gepäck-Aufbewahrungsstellen.) Am 15. März ist nach der „Z. d. V. D. E.-V." auf den Berliner Bahnhöfen eine Einrichtung ins Leben getreten, durch die das schon jetzt bestehende Verfahren, wonach es Geschäften oder sonstigen Mittelspersonen ermöglicht ist, Reisegepäck oder andere Gegenstände bei den amtlichen Gepäck-Aufbewahrungsstellen der fraglichen Bahnhöfe für den Reisenden zur directen Entnahme durch diesen zu hinterlegen, in bestimmte Formen gebracht wird. Von den Gepäck-Aufbewahrungsstellen werden demnächst Formulare zum Selbstkostenpreise von 1 Pf. für das Stück, bestehend aus einem Ausweis zur Erlangung der zur Aufbewahrung übergebenen Gegenstände nebst den daran befindlichen Nummerzetteln, in beliebiger Zahl und an Jedermann abgegeben. Die Seitens der Geschäfte und sonstigen Mittelspersonen zur Aufbewahrungsstelle zu schickenden Gegenstände werden von den ersteren mit einer Nummer beklebt, während der Reisende den Ausweis mit gleicher Nummer erhält, nachdem derselbe dem Vordruck entsprechend ausgefüllt ist. Der Bote, welcher die aufzubewahrenden Gegenstände an die Aufbewahrungsstelle bringt, erhält von dieser einen Hinterlegungsschein, der dem Geschäfte oder der sonstigen Mittelsperson als Ausweis über die erfolgte Uebergabe an die Aufbewahrungsstelle dient. Die Verabfolgung der Gegenstände an den Reisenden Seitens der Aufbewahrungsstelle geschieht gegen Rückgabe des ihm von dem Geschäfte oder der Mittelsperson ausgehändigten Ausweises und Zahlung der Aufbewahrungsgebühren, welche für jedes Gepäckstück für die ersten beiden Tage zusammen 10 Pf., für jeden folgenden Tag weitere 10 Pf. betragen. Der Tag der Niederlegung und der Tag der Zurücknahme werden dabei als je ein voller Tag gerechnet. Die auf einem der Berliner Bahnhöfe gekauften Ausweise können zur Hinterlegung von Gepäck auf jedem der übrigen Berliner Bahnhöfe benützt werden. Hiebei ist nicht zu übersehen, in dem Ausweise den Bahnhof zu bezeichnen, auf dem das Gepäckstück hinterlegt werden soll. Das vorstehend bezeichnete Verfahren erbringt zunächst dem Geschäfte oder der Mittelsperson stets den Nachweis, dass diejenigen Gegenstände, welche zur Aufbewahrung auf einem bestimmten Bahnhofe hinterlegt werden sollen, auch thatsächlich bei der Aufbewahrungsstelle abgegeben sind. Sodann kann aber der Ausweis des Empfängers ohne jede Weiterungen festgestellt werden, was bisher nicht immer möglich war.

Schweiz. (Concession einer schmalspurigen Eisenbahn von Rolle nach Gimel.) Mit der Botschaft vom 3. März empfiehlt der Bundesrath der Bundesversammlung die Annahme eines Beschlusses über die bedingungsweise Ertheilung der Concession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Rolle über Bougy nach Gimel an das Initiativ-Comité einer zu bildenden Actiengesellschaft. Die projectirte Bahnlinie geht vom Bahnhofe von Rolle aus, zieht sich vorerst nordwärts, durchschneidet das Weingelände von Mont-le-Grand, biegt von diesem Dorfe leicht nach Osten ab, wendet sich hierauf gegen den oberen Theil des Dorfes Bougy-Villars und gelangt, dem Abhange entlang steigend und mittelst eines Tunnels und einer grossen Schleife die steilste Partie des Berges überwindend, hinter das Signal von Bougy. Von hier geht die Trasse über Le Pontet bei Essertines nach der Endstation Gimel. Die Länge der Bahn beträgt 8750 m, wovon 2870 m auf die Zahnstangen- und 5880 m auf die Adhäsionsstrecken entfallen; die Spurweite beträgt 1 m, die Maximalsteigung auf der Zahnstangenstrecke 120, auf der Adhäsionsstrecke 30‰, die Höhendifferenz 313·35 m und der Minimal-

radius 120 m. Als Zwischenstationen sind 4 Haltestellen, und zwar bei Mont-le-Grand, Bougy, Signal de Bougy und Le Pontet vorgesehen. Zum Betrieb werden gemischte Zahnrad- und Adhäsions-Locomotiven in Aussicht genommen. Die Gesammtkosten sind mit 900.000 Frcs. (102.850 Frcs. per Kilometer Bahnlänge) veranschlagt. Die Concession soll auf die Dauer von 80 Jahren ertheilt werden und sind die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Gesellschafts-Statuten binnen 24 Monaten, vom Datum der Concession an gerechnet, dem Bundesrathe vorzulegen. Innerhalb 6 Monaten nach erfolgter Genehmigung der Pläne ist mit den Erdarbeiten zu beginnen und nach weiteren 2 Jahren ist die ganze Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

— (Zulässigkeit der Ausfüllung internationaler Frachtbriefe mittelst Eindruck durch die Druckerpresse oder durch einen Farbstempel.) Auf ein bezügliches Begehren von Handels- und Speditionsfirmen haben die Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbandes, soweit dieselben dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterworfen sind, mit Zustimmung des schweizerischen Post- und Eisenbahn-Departements beschlossen: Es wird den Versendern von Gütern mit internationalen Frachtbriefen gestattet, einzelne Theile dieser Frachtbriefe statt handschriftlich mittelst Eindruck durch die Druckerpresse oder durch einen Farbstempel auszufüllen, so namentlich: Die Bezeichnung der Güter nach Zeichen und Nummern, die Art der Verpackung, den Inhalt der Sendung und den Wohnort des Absenders; ferner im Frachtbriefe vorgesehene Vermerke, betreffend Ablieferung des Gutes auf der Station oder im Geschäftslocale des Empfängers, Francatur der Sendung, anzuwendende Tarife, beigegebene Begleitpapiere für die Zollbehandlung (Zolldeclarationen, Geleitschein, Ursprungszeugniss) und Francaturnote. Dieses Zugeständniss ist an folgende Bedingungen geknüpft:

1. Diese Eindrücke mit Ausnahme des Wohnortes und des Namens des Versenders haben entsprechend den Vorschriften des internationalen Uebereinkommens (§ 2 der Ausführungsbestimmungen) in deutscher oder französischer Sprache zu erfolgen. Dagegen ist es zulässig, daneben noch dieselben Angaben in einer anderen Sprache zu machen.
2. Für diese Angaben ist eine von den übrigen Schrifttypen des Frachtbriefes abweichende Schrift zu wählen.
3. Sind die eingedruckten Angaben ganz oder zum Theile durchstrichen, so hat der Versender die Durchstreichung unterschriftlich anzuerkennen.
4. Reclameartige Zusätze, z. B. über Art und Ausdehnung des Geschäftes des Frachtbriefausstellers, sind unzulässig. Derartige Frachtbriefe sind von den Güterexpeditionen ohneweiters zurückzuweisen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Polluce" aus Santos.) Dieser Dampfer von 1285 Tonnen Gehalt ist am 13. Jänner nach 43tägiger Fahrt mit einem Passagier und 1018 Gewichtstonnen Ladung aus Santos in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Santos 52.056 kg und aus Rio 497.280 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug fl. 1,017.840.

Plattensee-Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 6. März l. J. fand in Budapest unter Vorsitz des Directions - Präsidenten Grafen Michael Eszterházy die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Plattensee - Dampfschiffahrt - Actien - Gesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaux gelangte der Bericht der Direction über die Gestion der Gesellschaft im Laufe des Betriebsjahres 1892 zur Verlesung, in welchem der Nachweis geliefert wird, dass der Schiffahrtverkehr auch im verflossenen Jahre einen grösseren Aufschwung genommen hat. Es wurde hierauf die Bilanz vorgelegt, welche zuzüglich des Uebertrages vom vergangenen Jahre mit einem Reingewinn von fl. 14.021·40 schloss und bestimmt, dass von der nach den statutengemässen Abschreibungen verbleibenden Summe fl. 2500 für den Werthverminderungs-Reservefond, fl. 500 für den Specialreservefond zur Unterstützung der Angestellten, fl. 8400 zur Einlösung der nach 700 Stück Actien entfallenden Dividenden-Coupons à fl. 12, was einer sechspercentigen Verzinsung entspricht, verwendet, die restlichen fl. 1383·90 auf das nächste Jahr übertragen werden. Bei den hierauf folgenden Wahlen wurden in die Direction einstimmig gewählt: Alexander Szarvasy; in den Aufsichtsrath: Fürstprimas Cardinal Claudius Vassary, Graf Géza Andrássy, Graf Tassilo Festetits de Tolna, Hyppolit v. Fehér, Erzabt von Pannonhalom, und Emerich Grötschel, Director der Ungarischen Landes-Central-Sparcasse. Die Actien-Coupons gelangen sofort zur Einlösung.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Wiedereröffnung des Verkehrs der staatlichen Dampfer auf der Save.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass ihre Dampfer, deren Verkehr auf der Save während der Wintermonate eingestellt war (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7), ihre regelmässigen Fahrten und zwar täglich mit Ausnahme des Dienstags, am 1. März wieder aufgenommen haben. Der Dampfer hat bei fahrordnungsmässiger Ankunft und Abfahrt in Mitrovicza-Save-Ufer, bezw. in Mitrovicza Anschluss an die in der Richtung von India—Budapest—Zimony (Semlin) und in der Richtung nach India—Budapest—Zymony (Semlin) um 12 Uhr 47 Minuten Nachmittags, bezw. 2 Uhr 35 Minuten Nachmittags abgehenden Züge Nr. 4612 und 4611. In der Richtung nach Vinkovce, bezw. Brood und Essék (Essegg) geht Zug Nr. 4602 von Mitrovicza um 6 Uhr 52 Minuten Abends ab. Es wird noch bemerkt, dass Klenak, Jarak, Drenovacz, Bossut und Serbisch-Mitrovicza nur Kahnstationen sind.

Verschiedene Mittheilungen.

Zur Approvisionirung von Wien. (Massnahmen im Interesse derselben.) Im Laufe des Vorjahres wurde Seitens mehrerer Behörden und Corporationen eine Reihe von Anregungen zum Zwecke der Verbesserung und Erleichterung der Approvisionirung Wiens gegeben, über welche, insoweit dieselben den Eisenbahnverkehr betreffen, Nachstehendes zu bemerken ist: Zunächst wurde das Verlangen nach strengerer Handhabung der Kundmachung der galizischen Statthalterei vom 20. März 1890, Z. 9814, betreffend den Transport von Fleisch auf Eisenbahnen, gestellt. Diese Forderung bezog sich auf angeblich vorgekommene Fälle der Verladung von Fleisch in nicht eisgekühlte Wagen, sowie auf die übermässige räumliche Ausnützung der verwendeten Transportmittel. Allein die bezeichnete Kundmachung enthält bezüglich der Verladung von Fleisch nur die Bestimmung, dass dasselbe in den Wagen auf hiezu eigens construirten Haken (Ständern) aufzuhängen ist, während über die räumliche Ausnützung der Wagen oder über die Beigabe von Eis mit dieser Kundmachung keinerlei Verfügungen getroffen worden sind. Fälle, in welchen der obigen Bestimmung zuwider das Fleisch nicht aufgehängt, sondern auf dem Boden der Wagen verladen wird, ereignen sich indess äusserst selten. Jedes derartige Vorkommniss wird nämlich Seitens des Magistrates der General-Inspection zur Kenntniss gebracht und bildet sohin den Gegenstand der eingehendsten Erhebungen bei den betreffenden Bahnverwaltungen, welche gegen die als schuldtragend befundenen Organe mit aller Strenge vorgehen.

Bei der Mehrzahl dieser Fälle hat sich übrigens herausgestellt, dass nicht die Nachlässigkeit der Verladestation, sondern eine aussergewöhnlich starke Fleischaufgabe die Ursache dieses Verlademangels bildete. Was die Beistellung der Specialwagen anbelangt, so stehen auf den galizischen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen derzeit 67 Kühlwagen und 20 Hakenwagen in Verwendung, mit welchem Stande selbst den weitestgehenden Anforderungen des Verkehres entsprochen werden kann.

Zur Versorgung der Kühlwagen mit Eis werden Seitens des Consortiums für Eislieferung bei Bahntransporten in den Stationen Czortków, Drohobycz, Kalusz, Kolomea, Krakau, Lemberg, Przemysl, Rzeszów und Sanok Eisdepots unterhalten.

Insoweit es die Zugs- und die anderweitigen Verhältnisse gestatten, werden jedoch die mit Eis gefüllten Kühlwagen von den Eisbeistellstationen nach jenen seitwärts gelegenen Stationen dirigirt, von welchen ein regelmässiger Fleischverkehr stattfindet. Dagegen ist eine Versorgung solcher Stationen mit Kühlwagen, von welchen nur sporadisch und in minimalen Quantitäten Fleisch zur Aufgabe gelangt, gänzlich undurchführbar, und werden für diese Stationen Hakenwagen ohne Kühlvorrichtung in Verwendung genommen. Die Beförderung des Fleisches in den Hakenwagen erfolgt übrigens nur bis zu jener nächstgelegenen Station, in welcher die Umladung in Kühlwagen stattfinden kann.

Die Ausnützung des Fassungsraumes der in Verkehr gesetzten Fleischwagen ist im Allgemeinen eine sehr ungünstige

und hat sich das „Consortium für Eislieferung bei Bahntransporten“ auch schon wiederholt veranlasst gesehen, dagegen vorstellig zu werden, weil es bei einer so geringen Wagenausnützung mit den eingehobenen Eisbeistellgebühren keine Rechnung finde; dies dürfte jedenfalls zur Genüge beweisen, dass die Fleischwagen nicht überfüllt werden. Wenn dennoch vereinzelte Fälle von angeblichen Ueberladungen vorgekommen sein sollten, so könnten dies nur dem Umstande zuzuschreiben sein, dass von den Fleischverfrächtern geringere Mengen avisirt werden, als dieselben thatsächlich zur Aufgabe bringen. Diese Fälle erscheinen jedoch als Ausnahmen, und geht die ungünstige Ausnützung der Fleischwagen insbesondere daraus hervor, dass die im Jahre 1891 in der Wiener Grossmarkthalle angelangten 2307 Fleischwagen nur ein Nettogewicht von 7863 t enthielten, und sonach jeder derselben nur mit durchschnittlich 3408 kg beladen war.

Als die nothwendigsten Approvisionirungsartikel, für welche Herabsetzungen der Eisenbahntarife angestrebt werden, wurden Mehl und frisches Fleisch bezeichnet. In ersterer Beziehung ist darauf hinzuweisen, dass von dem auswärtigen Mehle, welches in Wien consumirt wird, der weitaus grösste Theil ungarisches Mehl ist, dessen Transport nach Wien zu den äusserst billigen Sätzen des Wasserweges und der Ungarischen Staatsbahnen ohnehin den Gegenstand fortwährender Klagen der österreichischen Mühlen-Industriellen bildet.

In Betreff der Transportkosten für Fleisch ist dagegen zunächst hervorzuheben, dass dieselben vor längerer Zeit eine ganz erhebliche Herabsetzung erfahren haben, indem dieser Artikel, welcher ursprünglich nach Classe II tarifirte, im Galizisch-Wiener Verkehr bei Aufgabe von 3000 kg nach Classe A behandelt wird, während bei Aufgabe geringerer Quantitäten die um 10 pCt. gekürzten Frachtsätze der Classe II zur Anwendung gelangen. Diese Ermässigung hat aber noch eine Erweiterung dadurch erfahren, dass auf nahezu allen galizischen Eisenbahnen im Laufe der letzten Jahre das Barême der k. k. Staatsbahnen eingeführt wurde, welches für die Tarifclassen II und A erheblich niedrigere Einheitssätze aufweist, als auf den betreffenden Linien vorher zur Einhebung gelangten. Aus diesem Grunde und in Erwägung des Umstandes, dass der Transport von frischem Fleisch für die Eisenbahnen erheblich kostspieliger als der anderer Güter ist, indem das Eigengewicht der Specialwagen für Fleisch, ungerechnet die circa 750 kg betragende Eisfüllung, ein bedeutend höheres als das der gewöhnlichen Kastenwagen ist; nachdem ferner die fleischführenden Züge mit einer grösseren Geschwindigkeit als die gewöhnlichen Lastzüge verkehren, und endlich die Tragfähigkeit der überdies auf der Rücktour nicht verwendbaren Specialwagen im besten Falle mit nur 50 pCt. ausgenützt werden kann, muss die Erlangung einer neuerlichen, belangreichen Tarifherabsetzung für Fleisch wohl als ausgeschlossen bezeichnet werden, zumal schon bei den gegenwärtigen Tarifen für Fleisch von einem gewinnbringenden Transport kaum mehr die Rede sein kann.

Angesichts der ausgedehnten Opfer, welche von den Eisenbahnen zu Gunsten des Fleisch- und Lebensmittelverkehres überhaupt gebracht werden, ist man wohl berechtigt, der ebenso allgemein verbreiteten als unrichtigen Anschauung entgegenzutreten, als ob jede Ermässigung der Frachtentarife eine Verbilligung der Approvisionirungsartikel für den Consumenten zur Folge haben müsste. Wenn berücksichtigt wird, dass alle diese Artikel im Verkaufe an den Consumenten kiloweise abgegeben werden, so muss man wohl zugeben, dass nur eine sehr weitgehende Ermässigung der Tarife, wie eine solche bei dem gegenwärtigen Niveau derselben kaum möglich ist, dem Consumenten zugute kommen könnte.

Die ebenfalls angeregte Einführung directer Eilzüge für den Transport von lebenden Thieren und frischem Fleisch anbelangend, ist zu bemerken, dass solche Züge aus Galizien und der Bukowina nach Wien schon dermalen verkehren. Hiedurch wird es möglich, die Fleischtransporte beispielsweise von Suczawa nach Wien, also auf eine Distanz von 1109 km in 66 Stunden, zu befördern, was einer Geschwindigkeit von rund 17 km per Stunde incl. den Aufenthalt, und von rund 25 km per Stunde ohne Einrechnung desselben entspricht. Eine weitere Erhöhung der Transportgeschwindigkeit erscheint sowohl vom betriebstechnischen, als auch vom betriebsöconomischen Standpunkte unthunlich. Auf keinen Fall könnte jedoch daran gedacht werden, die Bestrebungen zu verwirklichen, welche auf die Einführung directer Fleisch-Eilzüge nach Wien mit dem Vorrange vor den Personenzügen gerichtet sind, weil der Verkehr des Artikels, wie oben ausgeführt wurde, noch lange nicht so bedeutend ist, um die Einleitung eigener Züge überhaupt gerechtfertigt erscheinen zu lassen. [H.-M.-Z. 32.975 ex 1892.]

Schiedsgericht für Streitigkeiten aus dem Frachtgeschäfte der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften. (Schiedsrichter für die Dauer des Jahres 1893.) Für die Dauer des Jahres 1893 wurden als Schiedsrichter gewählt:

I. Seitens der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer:

Wilhelm Boschan, Kaufmann;
Julius Ritter von Kink, Fabrikant;
Carl Krause, Kaufmann;
Richard Lieben, Grosshändler;
Wilhelm Naschauer, Kaufmann;
Eduard Pfeil, Kaufmann;
Leopold Pollack, Kaufmann;
Hermann Robitsek, Kaufmann;
Friedrich Vogel, Mühlenbesitzer;
Vincenz Vollhofer, Kaufmann;
Adolf Weiss, Kaufmann;
J. M. Wolfbauer, Director der Actiengesellschaft für öffentliche Lägerhäuser.

II. Seitens der Transportunternehmungen:

Clemens Wilhelm Böhm, Oberinspector der k. k. priv. ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft;
Johann Heeg, Inspector der k. k. priv. ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft;
Guido Hegenbarth, Vorstand des Reclamations-Bureau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
Wilhelm Hübner, Inspector der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft;
Anton Müller, Oberinspector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;
Dr. Josef Nilius, Rechtsconsulent der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;
Dr. Rudolf von Pflichtenheld, Oberinspector, Rechtsconsulent der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn;
Dr. Victor Edler von Pflügl, General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;
Dr. Victor Röll, General-Directionsrath der k. k. Oesterr. Staatsbahnen;
Dr. Alfred Scheiber, Inspector, Directions-Secretär der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen;
Dr. Bruno von Wagner, Oberinspector, Rechtsconsulent der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
Eine Stelle unbesetzt.

III. Als Obmänner sind von beiden Gruppen gewählt worden die Hof- und Gerichtsadvocaten:

Dr. Carl Wolfgang Tremel,
Dr. Wilhelm Lichtenstern,
Dr. Ferdinand Schuster,
Dr. Alfred Stern,
Dr. August Periz.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat den Sectionschef im Handelsministerium Béla Freiherrn von Weigelsperg über sein Ansuchen von der Function des landesfürstlichen Commissärs bei der Internationalen Elektricitäts-Gesellschaft enthoben und an dessen Stelle im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und der Finanzen den Ministerialrath im Handelsministerium Dr. Georg Ritter von Thaa zum landesfürstlichen Commissär bei der genannten Gesellschaft bestellt.

Ferner hat der Handelsminister den Sectionschef a. D. Dr. Johann Ritter von Bažant über sein Ansuchen von den Functionen des landesfürstlichen Commissärs bei der Betriebs-Gesellschaft der orientalischen Eisenbahnen und bei der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft enthoben.

An dessen Stelle wurden, und zwar zum landesfürstlichen Commissär bei der erstgenannten Gesellschaft der Ministerialrath im Handelsministerium Ludwig Wrba und zum landesfürstlichen Commissär bei der zweitgenannten Gesellschaft der Ministerialrath im Handelsministerium Dr. Ernest von Koerber ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Berichtigungen.

Zu dem mit 1. April 1893 zur Einführung gelangenden Tarif, Theil II, Heft 2, ist ein Berichtigungsblatt erschienen, welches bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich erhältlich ist.

Wien, am 21. März 1893. [287]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin/Sächsisch-Böhmischer Rundreiseverkehr.

Ausgabe eines I. Nachtrages hiezu.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1893 gelangt ein I. Nachtrag zum Tarife für den Berlin/Sächsisch-Böhmischen Rundreiseverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen rücksichtlich der Bestimmungen und Fahrpreise.

Wien, am 17. März 1893. [288]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Mit 1. Mai 1893 gelangt für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. pr. Böhmischen Westbahn einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits ein neuer Tarif zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte reglementarische Bestimmungen, sowie geänderte und neue Fahrpreise.

Exemplare dieses Tarifes, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 16. Juni 1890 nebst Nachtrag aufgehoben wird, sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 20 Kreuzern erhältlich.

Wien, am 18. März 1893. [289]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Oesterreichisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr über Tetschen oder Bodenbach.

Einführung eines neuen Tarifes.

Am 1. Mai 1893 tritt ein neuer Tarif für den Oesterreichisch-Niederländisch-Englischen Personenverkehr über Tetschen und Bodenbach in Wirksamkeit und wird durch denselben der Tarif für den Oesterreichisch-Niederländisch-Belgisch-Englischen Verkehr vom 1. Juni 1889 aufgehoben.

Der neue Tarif enthält Fahrpreise und Gepäcks-Frachtsätze zwischen Wien (Nordwest-, Nord- und Staatsbahnhof) einerseits und den Stationen Amsterdam, Haag, Rotterdam, Scheweningen und London andererseits.

Wien, am 19. März 1893. [290]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und Süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Aenderung von Tarifbestimmungen über Ausgabe und Benützung von Arbeiterkarten.

Ab 1. Mai 1893 treten in den auf Seite 37 des ab 1. Juni 1891 giltigen gesellschaftlichen Local-Personentarifes festgesetzten Tarifbestimmungen für die Ausgabe und Benützung von besonders ermässigten Arbeiterkarten nachfolgende Aenderungen in Kraft, und zwar:

1. Punkt 2 entfällt ganz.
2. Punkt 9 hat als Punkt 8 zu lauten:
   „Auf Lösung von Arbeiterkarten haben nur solche Arbeiter und Arbeiterinnen Anspruch, die solche Legitimationskarten vorzuweisen vermögen, auf welchen der Ausstellungstag deutlich ersichtlich ist, und welche nebst der Bestätigung des Gemeindeamtes und der monatlich neu einzuholenden Unterschrift des Arbeitsgebers auch die eigenhändige Unterschrift des Inhabers tragen."
3. Punkt 10 hat als Punkt 9 zu lauten:
   „Formulare zu diesen Legitimationskarten werden bei jenen Personencassen, bei welchen Arbeiterkarten ausgegeben werden, unentgeltlich verabfolgt. — Die Dauer der Giltigkeit derselben beträgt ein Jahr vom Tage der Ausstellung an gerechnet."

Wien, am 15. März 1893. [291]

Steyrthalbahn.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II.

Mit 1. April 1893 gelangt ein neuer Tarif zur Einführung, enthaltend Ermässigungen von Nebengebühren und ermässigte Stationstarife.

Mit der Einführung dieses Tarifes wird der bisherige Tarif, Theil II, giltig vom 20. Juni 1892, ausser Kraft gesetzt.

Steyr, am 20. März 1893. [292]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Erhöhung der Wartegebühren.

Mit Rücksicht auf den gegenwärtig ausserordentlich grossen Schleppbedarf finden wir uns veranlasst, vom 27. März 1893 angefangen bis auf Weiteres die in unserem allgemeinen Frachtentarife, Special- und Ausnahmetarifen normirten Wartegebühren bei Ueberschreitung der für ganze Schleppladungen festgesetzten Ladefristen auf das Doppelte zu erhöhen.

Wien, am 23. März 1893. [293]

Sonstige Nachrichten.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. (Einführung von Frachtsätzen für Schiefer in Wagenladungen.) Am 1. April treten directe Frachtsätze für die Beförderung von Schiefer in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg zwischen einigen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (linksrh.) einerseits und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits in Kraft. Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Directer Personen- und Gepäckstarif zwischen sächsischen Stationen einerseits und Krakau, sowie Podwoloczyska andererseits. (Nachtrag I.) Am 1. April tritt der Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatsbahnen und des Eisenbahn-Directionsbezirkes Erfurt einerseits und Krakau, sowie Podwoloczyska andererseits in Kraft. Derselbe enthält anderweitige Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, wonach u. A. im Verkehre von Podwoloczyska eine Stempelgebühr von 5 kr. ö. W. für jede Gepäcksabfertigung erhoben wird. Diese Bestimmung gilt jedoch erst vom 1. Mai an.

Sächsisch-Thüringischer Verband. (Nachträge.) Am 1. April kommen zum Gütertarife Heft 1 Nachtrag IX und zum Vieh- etc. Tarife Nachtrag IV zur Einführung. Der Nachtrag IX enthält u. A. Einbeziehung des Artikels Malz in den Ausnahmetarif 8 (Getreide etc.), Ergänzung des Ausnahmetarifes 6 für Braunkohlen etc. anderweitige, bezw. neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecken Niederpöllnitz—Saalfeld — Probstzella und Pössneck — Orlamünde — Rudolstadt—Blankenburg (Thür.), Druckfehler-Berichtigungen, sowie Aufhebung der Frachtsätze zwischen Wolfsgefärth und Altwarnsdorf und Aufhebung der Sätze des Ausnahmetarifes 9 für Kalksteinmehl. Im Nachtrag IV sind neue Frachtsätze für Liebschwitz, ferner für den Verkehr zwischen Vitzenburg und den Dresdner Bahnhöfen, sowie Aufhebung von Frachtsätzen für Wolfsgefärth enthalten.

Elbeumschlags-Verkehr: Westösterreich—Riesa-Elbkai. (Neuer Tarif.) Mit 1. Mai tritt für obigen Verkehr ein neuer Tarif in Kraft, der neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen enthalten wird.

Oberschlesischer Kohlenverkehr über Wien. Oberschlesisch - Oesterreichisch - Ungarischer Kohlenverkehr (Heft III). (Aufhebung von Frachtsätzen.) Vom 1. Mai ab werden die Frachtsätze für Steinkohlen etc. vom Oberschlesischen Grubenbezirke nach den Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn ausser Kraft treten. Die Frachtsätze nach den Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn bleiben dagegen noch bis auf Weiteres in Kraft.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. (Tarifermässigung für Heusendungen.) Die am 1. März 1893 zur Einführung gelangten Frachtsätze für Heusendungen zu 10.000 kg ab Bisenz Stadt, Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, nach Saarbrücken, Trier l. M., Trier r. M., Metz, Strassburg (Centralbahnhof und Neudorf), ferner Königshofen i/Els. und Schiltigheim ermässigten sich mit sofortiger Giltigkeit um je 8 Pf. für 100 kg.

— (Frachtsatz Wien—Neuhausen für Retortenkohle.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1893 gelangt für die Beförderung von Retortenkohle in Ladungen von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Wien K.E.B., Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, nach Neuhausen bei Schaffhausen, Station der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Frachtsatz von 2·07 Mk. für 100 kg zur Einhebung. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Parteien.

1. Rheinisch - Westphälisch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. 2. Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Die für den Verkehr mit Stationen der Südbahn-Gesellschaft bestehenden directen Frachtsätze treten mit dem oben unter 1. bezeichneten Verkehre am 31. Mai und in dem unter 2. bezeichneten Verkehre am 30. April ausser Kraft.

Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband und directer Güterverkehr zwischen Rheinland-Westphalen einerseits und Stationen der Dux-Bodenbacher etc. Bahn andererseits. (Nachtrag VII, bezw. VI.) Am 1. April treten zu den Gütertarifen für die vorbezeichneten Verkehre die Nachträge VII, bezw. VI in Kraft, enthaltend Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Oesterreichische und Deutsche Stationen, einen neuen Ausnahmetarif für die Beförderung von Schiefer, sowie Aenderungen und Berichtigungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Wir beabsichtigen, die Lieferung der für das Jahr 1893 zu benöthigenden Schienen und Schienenbefestigungsmittel für die österreichische Strecke im Offertwege zu vergeben, und zwar:

Bessemerstahlschienen für die currente Strecke mit 34·5 kg Gewicht, und zwar:

1760	Stück	à 8·70 m lang		
100	„	à 8·64 m „		
14	„	à 8·096 m „		
13	„	à 8·326 m „		
ferner 55.000	Stück	Hackennägel		
12.000	„	Unterlagsplatten mit Leisten		
2.000	„	äussere Laschen „ Winkel		
2.000	„	innere „ „		

Von diesen Laschen sind 34 Stück äussere und 34 Stück innere mit Einschnitten A laut Zeichnung zu versehen und mit weisser Farbe zu bezeichnen.

8.000 Stück Kupplungs-Bolzen

9.000 „ Growerische Sicherheits - Ringe für Bolzen laut unseren diesbezüglichen Lieferungsbedingnissen und Normalzeichnungen.

Hierauf bezügliche und mit einem 50 Kreuzer-Stempel versehene Offerte sind gesiegelt und am Couverte mit der Aufschrift: Offert zur Zahl 4249/793 A II 1893, bis 1. April l. J. 12 Uhr Mittags bei unserem Secretariat (Budapest, Maria Valeria-Gasse Nr. 11) einzureichen.

Im Offerte, welchem die unterschriftlich anerkannten Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen beizuschliessen sind, ist der Preis per Metercentner franko einer unserer Stationen anzusetzen mit der gleichzeitigen Erklärung, dass Offerent bis 30. April l. J. im Worte bleibt.

Die betreffenden Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen, sowie die zur Offertstellung zu benützenden Formularien können bei unserer Material-Anschaffung (Budapest, Maria Valerie-Gasse Nr. 11) gegen Erlag von 1 fl. ö. W. bezogen werden.

Budapest, am 12. März 1893.

Die Direction.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
564		Südbahn-Gesellschaft	Baumwollgarne	Siehe nachstehende Tabelle		In jedem Gewichte	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dec. 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Auch in umgekehrter Richtung. **) Nur ab Laibach (loco) giltig. †) incl. Anf- und Ablegegebühr

Zugestandener Frachtsatz in Hellern pro 100 kg incl. event. Transportsteuer

Von	Nach Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. loco	Fiume	Klagenfurt	Franzensfeste	Kufstein loco	Innsbruck	Bozen	Neumarkt-Tramin	St. Michele	Trient	Roveredo	Budapest S.B.	Barcs	Zágráb S.B.	Sissek
Adelsberg	280	—	—	—	—	—	—	—	—	—	380	—	300	208	146	146
Cilli	200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	220	136	—	116
Felixdorf	†)40	—	—	—	—	-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Görz	332	*)40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	352	260	198	198
Laibach	244	**)120	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	264	172	—	136
Leobersdorf	†)36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Littai	228	124	124	—	—	356	—	—	—	—	—	—	247	155	—	114
Monfalcone	320	32	—	292	388	—	448	360	340	324	308	288	340	248	186	186
Ober-Eggendorf	†)40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg (Heller)	Zugestandener Frachtsatz (Heller)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (Heller)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
565		Südbahn-Gesellschaft	Baumwollwaaren, gemeine der Pos. B—5 des Tarifes, Theil I	Monfalcone	Triest S.B. loco	In jedem Gewichte	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II vom 1. April 1893	43	32	11	Im Kartirungswege		
566		Südbahn-Gesellschaft	Baumwolle, rohe	Triest S.B. und Fiume	Littai	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II vom 1. April 1893	143	110	33	Im Kartirungswege		*) Nur giltig für Sendungen nach Dugaresa loco
				Triest S.B.	Fiume transit*)				116	48	68			
567		Südbahn-Gesellschaft	Bier	Wien (Matzleinsdorf) und Grammat-Neusiedl	Graz S.B. und vice versa	In Einzelsendungen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II vom 1. April 1893	Verschieden	190	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Puntigam	Graz S.B. trans.	In Einzelsendungen			16	8	8			Für Sendungen nach Stationen d. ehemaligen ung. Westbahn
				Triest S.B. loco	Cormons loco	In Einzelsendungen			72	52	20			
				Wien (Matzleinsdorf) und Grammat-Neusiedl	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			Verschieden	284	Verschieden			
				Graz S.B. und Puntigam	Bozen-Gries St. Michele Trient (Trento) Roveredo Mori Ala loco Divacca trans.*)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			Verschieden	282 306 316 328 330 338 204	Verschieden			*) Für Sendungen nach Stationen der k. k. Istrianer Staatsbahnen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
568	Südbahn-Gesellschaft		Bier	Sämmtlichen Stationen der Strecken: Hetzendorf-Payerbach incl. Laxenburg, Wiener-Neustadt—Nagy-Czenk und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Triest S.B. und Fiume	a) In Einzelsendungen Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg c) 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Heller a) 356 c) 244 bezw. incl. ung. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Graz Puntigam Marburg						b) c) 240 204 240 204 — 170 bezw. incl. ung. Steuer				
				und vice versa										
				Puntigam	Szombathély	a) In Einzelsendungen b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen			Verschieden	a) 160 b) 106 bezw. incl. ung. Steuer	Verschieden			
569			Blei der Pos. B—20 des Tarifes, Theil I, Bleiasche	Siehe nachstehende Tabelle		a) In Einzelnsendungen b) Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden			

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Hellern, bezw. incl. ungar. Steuer

Von	Nach: Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf)-Sopron a)	b)	Stationen der Strecke Székesfehérvár-Budapest SB. a)	b)	Barcs a)	b)	Szisek a)	b)	Triest S.B. und Fiume a)	b)	Balaton-Szt.-György a)
Klagenfurt	186	141	213	162	140	106	160	122	—	—	194
Krumpendorf	189	144	215	164	142	108	162	124	194	147	194
Villach	202	153	229	174	156	118	176	134	—	—	202
Prevali	164	124	191	146	116	—	136	—	168	128	176
Unt.-Drauburg	159	121	185	142	112	86	132	102	164	124	170
Kühnsdorf	—	133	—	154	—	98	—	114	—	136	—
Pörtschach a/See	195	150	221	170	148	114	168	130	—	153	200
Littai	185	140	200	152	—	126	—	—	—	—	—

resp. vice versa

Fortlaufende Nr.	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass
569	Blei der Pos. B—20 des Tarifes, Theil I, Bleiasche	Bleiburg	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Heller 160	Heller 132	Heller 28
		Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) und Gumpoldskirchen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Verschieden	200	Verschieden
		a) Gumpoldskirchen b) Villach	Kapfenberg Bruck a. M. Gratwein Graz Cilli Hrastnigg Görz Bozen-Gries Trient	In Einzelsendungen		a) b) 104 — 108 — 132 136 132 132 188 132 204 — 320 — 376 — 408 — bezw. incl. ung. Steuer	
570	Bleirückstände	Wien (Matzleinsdorf)	Littai	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	174	140	34

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
571	Südbahn-Gesellschaft		Bleiwaaren der Pos. B-26 des Tarifes, Theil I, Bleiweiss, Minium, Bleiglätte	Siehe nachstehende Tabelle		In Einzelsendungen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dec. 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		
572			Borkalk (Boraxkalk), Boracit, Stassfurtit	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	184 Heller	Verschieden			Auf- und Abladen durch Partei
573			Brod und für von Brodsendungen herrührende, leer retourgehende gebrauchte Emballagen	Bruck a/M.	Wien S.B.	Bei eilgutmässiger Beförderung	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	184 Heller	Verschieden			
574			Brutfische, Fischeier und Zuchtkrebse, und für die zu diesen Sendungen bestimmten leeren Gefässe in umgekehrter Richtung	Stationen der Strecke Klagenfurt — Franzensfeste — Bozen-Gries	Villach	Beförderung dieser Sendungen als Eilgüter. Sendungen müssen entweder von Mitgliedern oder Bestellten des Oesterr. Fischerei-Vereines zur Aufgabe gebracht oder an Mitglieder oder Bestellte des genannten Vereines adressirt sein	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	1·6 Heller pro 100 kg und 1 km bezw. plus ungar. Steuer	Verschieden			Die Mitglieder müssen sich mittelst Mitgliederkarten, die Bestellten mittelst Certificaten des nebigen Vereines legitimiren
				Stationen der Strecken Laibach—Wien (Südbhf.), Wien (Südbhf.)—Pottendorf — Wr.-Neustadt, Wr.-Neustadt — Steinamanger	Leoben									
			Brutfische, Fischeier und Zuchtkrebse, Fischerei-Geräthschaften und Fischerkleidung	Stationen der Strecke Klagenfurt — Franzensfeste — Bozen-Gries	Villach und vice versa	Beförderung als Gepäck bis zum Gewichte von 25 kg. Sendungen müssen von Mitgliedern oder Bestellten des Oesterr. Fischerei-Vereines zur Aufgabe gelangen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893		Gebührenfrei				
				Stationen der Strecken Laibach—Wien (Südbhf.), Wien (Südbhf.)—Pottendorf — Wr.-Neustadt, Wr.-Neustadt — Steinamanger	Leoben und vice versa									

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Hellern, bezw. incl. ungar. Steuer

Von	Nach: Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf)—Payerbach und Wiener-Neustadt—Sopron	Stationen der Strecke Székesfehérvár—Budapest	Barce	Sziszek	Balaton-Szt. György	Triest S.B. und Fiume
Klagenfurt	186	213	140	160	194	—
Krumpendorf	189	215	142	162	194	194
Villach	202	229	156	176	202	—
Prevali	164	191	116	136	176	168
Unter-Drauburg	159	185	112	132	170	164
Pörtschach am See	195	221	148	168	200	—
Littai	185	200	—	—	—	—

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
575	Südbahn-Gesellschaft		Butter	a) Niederdorf b) Toblach c) Innichen	Graz Wildon Innsbruck Villach loco Trient Bozen-Gries Kufstein	Bei eilgutmässiger Beförderung	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Heller a) b) c) 556 548 544 524 520 512 268 276 292 312 304 296 324 332 348 220 228 240 408 416 432	Verschieden	Im Kartirungswege		
576			Cement	Markt-Tüffer, Steinbrück, Trifail	Budapest S.B. Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			Verschieden	116 98	Verschieden			Anf- und Abladen durch Partei
				Sagor, Markt-Tüffer, Trifail, Hrastnigg und Steinbrück	Zapresič Zágráb Nagy-Gorica Sziszek					38 38 44 56				
				Paternion-Feistritz	Maria-Rast Marburg Klagenfurt					66 66 32				
				Kufstein und Kirchbüchl	Hall Innsbruck					32 32				
				Kufstein Kirchbüchl Wörgl Markt-Tüffer Steinbrück Trifail	Triest S.B. und Fiume					168 164 152 70 64 60				
577			Chilisalpeter	Wien (Matzleinsdorf)	Hrastnigg				268	124	144			
				Triest S.B. und Fiume	Budapest S.B. Hrastnigg Wien (Matzleinsdorf)				Verschieden	197 80 184 bezw. incl. ung. Steuer	Verschieden			
578			Chlorkalium	Wien (Matzleinsdorf)	Hrastnigg				344	124	220			
579			Chromkali und chromsaures Natron	Hrastnigg	Wien (Matzleinsdorf) Kufstein Budapest S.B.	In Einzelsendungen			344 544 368	216 344 236 bezw. incl. ung. Steuer	128 200 132			
580			Chlorsaures Kali	Wien (Matzleinsdorf) Triest S.B. und Fiume	Graz S.B.	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Unter Einhaltung der Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände			Verschieden	320 512	Verschieden			
581			Coaks	Triest S.B. loco	Monfalcone Nabresina Sagrado	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			28 16 34	18 12 22	10 4 12			Anf- und Abladen durch Partei

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
582	Südbahn-Gesellschaft		Dünger	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei

Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Heller

Von	Nach: Franzensfeste	Brixen	Klausen	Waidbruck	Bozen-Gries	Branzoll	Auer	Neumarkt-Tramin	Salurn	St. Michele	Lavis	Trient	Mattarello	Calliano	Roveredo	Mori	Ala loco und Avio loco
Blumau	22	15	12	12	—	12	12	15	18	22	26	26	28	32	34	36	42
Villach	—	—	—	—	69	72	73	75	77	79	81	84	86	88	90	91	95

Fortlaufende Nr.	Von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
583	Südbahn-Gesellschaft		Dünger und Kehricht	Triest S.B. loco	Nabresina	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	15	12	3	Im Kartirungswege		
					Prosecco				21	12	9			
					Sesaana				27	12	15			
					Divacca				33	14	19			
					Monfalcone				27	11	16			
					Sagrado				33	13	20			
					Rubbia-Savogua				33	16	17			
					Görz				38	17	21			
					Cormons loco				41	22	19			
				Wien (Matzldf.)	Vöslau				27	18	9			
584			Dynamit	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 6666 kg pro Wagen. Aufrechthaltung der Vorschriften für explodirbare Güter			Verschieden	1108	Verschieden			
					Villach				1108	636	472			
585			Eicheln	Stationen der Strecke Sziszek—Windisch-Feistritz	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			Verschieden	174 bezw. incl. ung. Steuer	Verschieden			
586			Eichenholz-Extract in tropfbar flüssigem Zustande	Barca	Wien (Matzldf.)				244	104	140			
					Triest S.B.				225	130	95			
				Sziezek	Monfalcone				244	164	80			
					Triest S.B.				244	128	116			
					Wien (Matzleinsdorf)				321	166	155			
587			Eis	Prestranek, St. Peter, Ober-Lesece, Divacca, Sessana, Sagrado	Triest S.B.	Die Transport-Gebühren sind gleich bei der Aufgabe zu entrichten			Verschieden	16 Kronen pro Wagen	Verschieden			Auf- und Abladen durch Partei innerhalb acht Tagesstunden nach Zuweisung der Wagen
				Dornegg-Feistritz	Fiume				34	20	14			
				St. Peter	Sagrado				47	24	23			
									Kronen pro Wagen	Kronen pro Wagen	Kronen pro Wagen			
588			Equipagen als Frachtgut des Tarifes Theil I rangirend in Serie I	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Fiume				Verschieden	Heller pro Equipage 10168	Verschieden			Nebenstehende Frachtsätze finden Anwendung, wenn nur eine Equipage in einen vierrädrigen Wagen verladen wird. Das Verladen hat durch die Parteien unter Aufsicht der Bahnorgane und unter Beobachtung der sicherheitspolizeilichen Vorschriften zu erfolgen
			II							9468				
			I	Graz S.B.						9308				
			II							8248				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
589	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Position E 6 und 7 des Tarifes Theil I	sämmlichen österr. und auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Südbahn-Stationen	sämmtlichen österr. und auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Südbahn-Stationen und Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Bei einem Durchlaufe von mindestens 250 km, resp. Entrichtung der Gebühren für mindest. 250 km im ununterbrochenen Verkehre über die Südbahn gerechnet. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen	Vom 1. April bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	Verschieden	0·48 Heller pro km und plus 8 Heller Mgb. pro 100 kg und eventueller ungar. Transportsteuer*)	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Der auf 250 km entfallende Totalfrachtsatz wird auch auf Entfernungen unter 250 km insolange berechnet, als sich die Normaltarife nicht billiger stellen
590				Graz Peggau Frohnleiten Bruck a. M. Kapfenberg Kindberg, Wartberg, Mürzthal u. Mitterdorf Krieglach, Mürzzuschlag, Spittal a/S. und Steinhaus a/S.	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegene Stationen der Hauptlinie*)	Für Sendungen bis 6·3 m Länge in jedem Gewichte, für solche über 6·3 m Länge nur bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen				Heller 110 102 98 84 82 76 72				*) Sendungen dürfen nicht nach Budapest und darüber hinaus bestimmt sein
591				Leoben (mit nebenstehend bezeichneten Provenienzen)	Wien (Matzleinsdorf*))					88				Für Locosendungen, dann für Provenienzen ab Stat. der Leoben-Vordernberger Bahn, Vordernberg-Eisenerzer Bahn (excl. Eisenerz), St. Ruprecht incl.—bis St. Michael incl., Glandorf-M. Saal incl., Zeltweg—Fohnsdorf, Launsdorf—Mösel—Hüttenberg und Rottenmann—St. Michael
					vor Wien gelegenen Stationen der Hauptlinie					88				
592				Payerbach, Gloggnitz und Pottschach Ternitz Neunkirchen	Wien (Matzleinsdorf*))					58 48 44				
593				Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen				Siehe Tabelle				

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Hellern

Nach	Von Wartberg-Mürzthal	Kindberg	Mürzzuschlag	Payerbach	Ternitz	Neunkirchen	Wr.-Neustadt
Graz	52	52	62	92	104	108	118

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
594	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Position E 6 und 7 des Tarifes Theil I	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. April bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Sendungen müssen nachweislich nach Bosnien oder die Herzegowina bestimmt sein **) Sendungen müssen nachweislich nach Serbien oder darüber hinaus bestimmt sein

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Heller incl. ungar. Transportsteuer

Nach \ Von	Hetzendorf	Leobersdorf	Neunkirchen	Ternitz	Payerbach	Bruck a/M.	Kapfenberg	Leoben	Graz	Saldenhofen	Unter-Drauburg	Prevali	Store	Laibach	Cilli
Sziszek*)	162	154	144	144	138	110	112	114	94	90	94	96	84	84	84
Barcs**)	108	98	98	100	.	94	.	98	76	74	76	80	.	98	.

Fortlaufende Nr.	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Besondere Bemerkungen
595	Eisenbleche	Wien (Matzleinsdorf)	Gumpoldskirchen		Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II vom 1. April 1893	Verschieden	Heller 24	
596	Eisendraht und Stabeisen	Klagenfurt*)	Neunkirchen	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten Wagen				152	*) Sendung. müssen nachweislich von Ferlach, Weidisch, Unt.-Loibl u. Feistritz im Rosenthale proveniren
		Leoben						74	
		Bruck a. M.						70	
		Kapfenberg						68	
		Kindberg						64	
597	Puddeleisen	Leoben	Saldenhofen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen				82	
598	Roheisen und Alteisen	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei				Siehe Tabelle	

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Heller incl. Steuer

Von \ Nach	Wien (Matzleinsdorf)	Hetzendorf	Baden	Leobersdorf	Wr.-Neustadt	Ternitz	Steinhaus a/S.	Spital a/S.	Kindberg	Kapfenberg	Bruck a/M.	Leoben	Graz	Cilli	Laibach	Saldenhofen	Prevali	Klagenfurt
Sziszek	142	142	142	142	138	132	116	116	106	102	102	106	88	60	62	88	88	104

Fortlaufende Nr.	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Besondere Bemerkungen
599	Eisen und Stahl der Position E 8 und 9 des Tarifes Theil I	Leoben S.B.	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stat.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II vom 1. April 1893	Verschieden	Heller 70	*) Sendungen müssen von Stationen der Leoben-Vordernberger, Eisenerz-Vordernberger Bahn, von Hieflau oder Zeltweg proveniren
			Ternitz, Pottschach und Payerbach					52	
			Graz*)					34*)	
		Klagenfurt	Prevali					28	
		und vice versa							
		Wien (Matzleinsdorf)	Mürzzuschlag, Wartberg, Mürzthal und Kindberg					50	
			Kapfenberg					62	
			Store					86	
		Prevali	Store und Graz					52	
			Peggau					60	
600	Rohziegel	Mürzzuschlag und Wartberg-Mürzthal	Pottschach					34	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
601		Südbahn-Gesellschaft	Eisenschlacken	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Einhaltung eines gebührenfreien Gutgewichtes bis zu 2·5 pCt. — Sendungen müssen nach Witkowitz oder Schlesien bestimmt sein	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen durch Partei. Nur bei Verwendung leer retourgehender Kohlenwagen

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Hellern

Nach	Von: Storé	Graz	Leoben (Provenienz Donawitz)	Wartberg-Mürzthal	Bruck a/M.	Kapfenberg	Kindberg	Krieglach	Mürzzuschlag loco und trans. (Provenienz Kohleben)	Mürzzuschlag trans. (Provenienz Neuberg-Hochöfen)	Spittal a/S.	Steinhaus	Payerbach	Ternitz	Pottschach	Wr. Neustadt
Wien (Matzleinsdorf) trans.	94	60	52	42	50	50	42	40	40	36	38	36	26	22	22	18

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
									Heller					
		Südbahn-Gesellschaft	Eisenschlacken	Jenbach	Innsbruck	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	27	18	9	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen durch Partei.
				Prevali	Klagenfurt				38	28	10			
				Unter-Drauburg	Klagenfurt				41	34	7			
				Storé	Laibach trans. *)				50	29	21			*) Sendungen müssen mit directen, nach Jauerburg oder Assling lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen
602			Eisenglimmer	Payerbach	Wien (Matzleinsdorf) trans.				47	26	21			Anf- und Abladen durch Partei
603			Erdfarben	Graz	Wien (Matzleinsdorf)	a) In Einzelsendungen b) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893			a) 100				
				Villach S. B.	Budapest S. B.					a) 200 b) 180				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Südbahn-Gesellschaft		Erdfarben	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung mindestens für das Ladsgewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen durch Partei

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Hellern, bezw. incl. ungar. Steuer

Von	Nach: Wien (Matzleinsdorf)	Baden	Wr. Neustadt	Graz S. B.	Laase	Salloch	Villach S. B.	Sopron	Székesfėhérvar	Budapest S. B.
Graz S. B.	80	—	—	—	—	—	76	—	—	—
Laase	126	118	112	—	—	—	—	120	116	138
Salloch	128	120	114	—	—	—	—	122	118	140
Laibach	130	124	116	—	—	—	—	124	120	142
Villach S. B.	—	—	—	76	—	—	—	—	—	152
Klagenfurt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140
Grafenetein	—	—	—	60	84	84	—	—	—	140
Pat.-Feistritz	—	—	—	84	—	—	—	—	—	—

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg (Heller)	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
604	Südbahn-Gesellschaft		Erze, als: Bleierze und Schlacken	Barce	Littai	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	90	76	14	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen durch Partei.
				Bozen-Gries					146	138	8			
				Gratwein					76	60	16			
				Graz S. B.					74	56	18			
				Innsbruck					152	144	8			
				Peggau					78	62	16			
				Sziszek					64	48	16			
				Stübing					76	60	16			
				Triest S. B. u. Fiume					69	54	15			
									bezw. incl. ungar. Steuer					
			Erze, als: Zinkerz *)	Dellach	Sagor				106	76	30			*) Nur bei Verwendung leer retourgehender Kohlenwagen
				Toblach					120	86	34			
			Erze, als: Eisenerz	Payerbach	Wien (Matzleinsdorf) **)				47	40	7			**) Sendungen müssen nach Schlesien oder Witkowitz bestimmt sein
				Mitterdorf					62	44	18			
605			Essig	Görz	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			370	272	98			
606			Farbhölzer aller Art in Stücken und Blöcken, auch Farbwurzeln, ungemahlen	Triest S. B. u. Fiume	Salloch	a) In Einzelsendungen Frachtzahlung für mindestens b) 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Verschieden		a) 90 b) 72	Verschieden			
				Wien (Matzleinsdorf)	Gumpoldekirchen					a) 20 bezw. incl. ungar. Steuer				
				und vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
607	Südbahn-Gesellschaft		Farbhölzer aller Art, zerkleinert und Farbwurzeln gemahlen	Salloch	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen	Frachtzahlung für mindestens a) In Einzelsendungen b) 5000 kg pro Wagen c) 10000 kg " "	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Heller a) 240 b) 180 c) 140	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Budapest S.B. und Székesfehérvár					a) 260 b) 192 c) 152 incl. ung. Steuer				
					Triest S.B. und Fiume					a) 112 bezw. incl. ung. Steuer				
					Innsbruck					b) 294				
					Bozen-Gries					b) 282				
				Pettau	Budapest S.B.					a) 202				
					Wien (Matzleinsdorf)					a) 180 bezw. incl. ung. Steuer				
			Farbhölzer aller Art, Farbwurzeln, Erdfarben, Weinhefe	Wien (Matzleinsdorf)	Gumpoldskirchen und vice versa					a) 24				
608			Fische, Mollusken und Schalthiere frische	Triest S.B. und Fiume	Wien (Südbahnhof)	Bei Beförderung als Eilgut mit Schnellzug Nr. I (rücksichtlich Fiume ab St. Peter im Anschlusse an den Schnellzug Nr. 801). Frachtzahlung mindestens für 5 kg pro Sendung. Für das 5 kg übersteigende Gewicht wird je ein angefangenes Kilogramm behufs Gebührenberechnung als voll angenommen. Die Sendungen müssen mit directen nach Wien S.B. lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen				Heller 16 pro 1 kg				Die Sendungen werden nur im beschränkten Umfange nach Massgabe des beim Schnellzuge Nr. 1 disponiblen Raumes unter principieller Aufrechthaltung der betriebsreglementarischen Eilgüter-Lieferfristen zur Beförderung angenommen
609			Glas und Glaswaaren ordinäre verpackt	Sagor und Hrastnigg	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			Verschieden	180	Verschieden			
					Budapest S.B.					198 bezw. incl. ung. Steuer				
610			Glaubersalz calcinirtes	Liesing	Rann	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			Heller 174	146	Heller 28			Auf- und Abladen durch Partei
					Wien (Matzleinsdorf)				18	8	10			
					Zágráb S.B.				185	146 bezw. incl. ung. Steuer	39			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
611	Südbahn-Gesellschaft		Güter aller Art im Frachtgutverkehre, u. zw.:	Im Verkehre zwischen Fiume (loco) und Triest (loco) sowie vice versa			Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893		Heller	inclusive Manip.-Gebühr und ungar. Steuer	Im Kartirungswege		
			sperrige							124				
			der Classen I u. II							92				
			der Classe A			Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen				72				
			" " A			Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen				48				
			" " B " " C des Sp.-T. 1 " " 2 " " 3							48				
			Güter verschiedene in Gruppage - Wagenladungen von 10 Tonnen							72				
			Petroleum			Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen				42				
612			Güter aller Art	Krumpendorf	Klagenfurt	In Einzelsendungen Verzichtleistung auf Achsverfrachtung				12				Auf- und Abladen in Krumpendorf, und Abladen in Klagenfurt durch Partei
				km 144·451 zwischen Pörtschach a/See u. Velden	Krumpendorf loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen				8				
					Klagenfurt loco					12				
				und vice versa										
613			Güter verschiedene, als: Baumwolle, Thonerde, Stricke gebrauchte, Papierabfälle gepresst, Ricinussamen, Salz*)	Triest S.B. loco	Görz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen *) Für Salz in jedem Gewichte		Verschieden	Verschieden	32 Heller und bei Baumwolle auch incl. Auf- und Ablegegebühr	Verschieden			
			Chlorkalk, Soda crystalisirte, Schwefelsäure, Schwefel, Kartoffelstärke, Kolophonium, Sodaasche	Triest S.B. loco	Görz	In Einzelsendungen				44 Heller incl. Auf- u. Ablegegebühr				
			Bier, Früchte gedörrte, Kastanien, Zündwaaren	Görz	Triest S.B. loco	In Einzelsendungen				40 Heller				
				und vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
614	Südbahn-Gesellschaft	Güter verschiedene, als:	Getreide aller Art*) und Mahlproducte**)	Triest S.B. loco	Monfalcone loco	*) Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen **) In Einzelsendungen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Heller 24	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Görz, Sagrado, Rubbia-Savogna					32 incl. Auf- u. Ablegegebühr				
				und vice versa										
			Baumwolle*), Bier, Harze, Häute, Hamlock- und Holz-Extract, Leder, Sumach, Kreuzbeeren, Myrabolanen, Farbholz, Sumach-Extract, Eichenholz-Extract, Valonea	Sagrado loco	Triest S.B. loco	In Einzelsendungen.*) Frachtzahlung für mind. 10000 kg pro Wagen				28				
				Monfalcone loco						24				
				und vice versa										
			Wagenfett	Monfalcone	Triest S.B.	In Einzelsendungen				32				
615		Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mahlproducte etc., als:	Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Oelsaaten, sowie Mahlproducte	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden			*) Sendungen müssen mit directen, nach Arco und Riva lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Hellern incl. ungar. Steuer

Nach	Von: Stationen der Strecken: Budapest S.B. bis Balaton-Szt. György, Székesfehérvár bis Uj-Szöny und Lajta-Szt. Miklós bis Szt. Mihály (excl. der Relationen Budapest und Promontor nach Triest und Fiume)	Komárváros	Gelse	Stationen der Strecken: Barcs bis Légrád und Kanizsa bis Csáktornya (excl. der Relationen Barcs und Zákány nach Triest und Fiume)	Stationen der Strecken: Kis-Bér bis Székesfehérvár und Tétény bis Szántod	Stationen der Strecken: Budapest S.B. bis Boglár, Nagy-Igmánd bis Moha und Molnári bis Lajta-Szt. Miklós
Grignano	196	194	190	164	—	—
Nabresina und Monfalcone	204	202	198	172	—	—
Prosecco	208	206	202	176	—	—
Sessana	220	218	214	188	—	—
Triest S.B. und Fiume	180	178	174	148	—	—
Sagrado	212	210	206	180	—	—
Rubbia-Savogna	212	210	206	180	—	—
Görz	212	210	206	180	—	—
Cormons loco	232	232	232	200	—	—
Stationen der Strecke: Hetzendorf—Payerbach incl. Laxenburg, dann nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	—	—	—	—	184	—
Mori transit *)	—	—	—	—	—	296*)

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller incl. ung. Steuer					
616	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Oelsaaten, sowie Mahlproducte	Budapest S.B. und Velencze	Mattuglie-Abbazia	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			Verschieden	197	Verschieden			
					Jurdani					201				
					Sapiane					213				
					Dornegg-Feistritz					221				
					Küllenberg					225				
617			Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mahlproducte etc., als: Getreide aller Art	Sziszek transit	Stationen der Strecken Innsbruck—Kufstein und Brixen—Ala loco, dann nach Avio loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Diese nebigen Frachtsätze sind nur für solche Getreidetransporte giltig, welche nachweislich per Wasser in Barcs, resp. Sziszek anlangen, bezw. für Provenienzen der Barcs-Pakraczer Bahn. Die Constatirung der bedungenen Provenienz der per Wasser in Barcs, bezw. Sziszek anlangenden Sendungen obliegt der Station Barcs, bezw. Sziszek. Zu diesem Behufe müssen bei der Aufgabe der Transporte die betreffenden Schiffsfrachtbriefe vorgewiesen werden. Das Ausstellungsdatum dieser Frachtbriefe darf 12 Monate nach dem Eintreffen der Sendungen in Barcs, bezw. Sziszek, nicht überschreiten. Die Station Barcs, bezw. Sziszek, hat auf diesen durch sie abzustempelnden Schiffsfrachtbriefen das jeweilig zur Weiterbeförderung gelangende Quantum entsprechend vorzumerken und die constatirte Provenienz in den Frachtkarten ersichtlich zu machen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	271	Verschieden	Im Kartirungswege		Bei der Reexpedition dieser Transporte in Marburg werden ab Marburg nachstehende Tarife berechnet: Für Provenienzen via Barcs nach Stationen der Strecken Salurn—Avio loco und Kufstein—Hall 251 Heller. Für Provenienzen via Sziszek nach Stationen der Strecken Calliano—Avio loco und Brixlegg—Kufstein der Frachtsatz von 271 Heller pro 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen
				Barcs transit						251				
									Heller incl. Auf- und Ablegegebühr					
618			Getreide aller Art und Mahlproducte	Görz	Prossecco und vice versa	Für Getreide aller Art und Kleie bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen, dagegen für Mahlproducte (excl. Kleie) in Einzelsendungen			44	40	4			
									Heller					
				Pettau	Kraunichsfeld und vice versa	In Einzelsendungen			28	18	10			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
619	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mahlproducte etc., als: Gerste- und Weizenausreuter, Wicken und Raden	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf), sowie nach vorgelegenen Stationen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	153 Heller, bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Stationen der Strecke Komarváros-Promontor inclus.									
					Stationen der Strecke Kanizsa—Nagy-Czenk									
				Görz	Stationen der Strecke Wr.-Neustadt—Wien (Matzleinsdorf), sowie nach Stationen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn				Verschieden	176 Heller	Verschieden			
620			Hülsenfrüchte und Oelsaaten							Heller, bezw. incl. ung. Steuer				
				Mödling	Triest S.B. und Fiume				Verschieden	180	Verschieden			
				Guntramsdorf						180				
				Gumpoldskirchen						180				
				Pfaffstätten						180				
				Baden						180				
				Leobersdorf						180				
				Felixdorf						180				
				Wr.-Neustadt						180				
				Ebenfurth						180				
				Neunkirchen						180				
				Gloggnitz						180				
				Payerbach						180				
				Graz (S.B.)						180				
				Puntigam						180				
				Kalsdorf						180				
				Wildon						174				
				Lebring						170				
				Leibnitz						162				
				Ehrenhausen						162				
				Pössnitz, Marburg, Kranichsfeld, Pragerhof, Windisch-Feistritz, Pettau, Moschganzen-Fridan, Polstrau						146				
621			Mahlproducte			In Einzelsendungen			Heller incl. Auf- und Ablegegebühr					
				Wien (Matzleinsdorf)	Neunkirchen				55	48	7			
					St. Egyden				50	44	6			
				Ober-Eggendorf	Wien (Matzleinsdorf)				44	40	4			
				Münchendorf					28	24	4			
				Ebreichsdorf					36	24	12			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
622	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mahlproducte etc., als: Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Oelsaaten	a) Barcs b) Sziszek	Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf)-Wr. Neustadt-Sopron und der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Heller incl. ung. Steuer Verschieden	ad a) 140*) ad b) 174	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Die Sendungen dürfen nicht nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen von Wien bis Salzburg, Simbach und Passau und darüber hinaus zur Weiterbeförderung gelangen
					Graz S.B. Cormons loco Görz Rubbia-Savogna St. Egyden Neunkirchen Ternitz Divacca trans.**)					a) b) — 134 — 180 — 160 — 160 154 — 160 — 160 — — 146 **)				**) Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Stationen der k. k. Istrianer Staatsbahn zur Expedition gelangen
623			Getreide aller Art	Wien (Matzleinsdorf)	Liesing Brunn Mödling Guntramsdorf Münchendorf Ebreichsdorf Unt.-Walteredorf Pottendorf-Landegg und vice versa				Heller 20 20 20 28 28 36 44 36	15 15 15 15 24 24 24 28	5 5 5 13 4 12 20 8			
				Wien (Matzleinsdorf)	Felixdorf Thereeienfeld St. Egyden Neunkirchen und vice versa				Heller incl. Auf- und Ablegegebühr 44 44 50 55	40 40 44 48	4 4 6 7			
				Grammat-Neusiedl	Ober-Eggendorf Wr.-Neustadt*)				Heller 28 36	24 28*)	4 8			*) Für Transporte von Wien loco und transit ungiltig
623				Graz S.B. trans.*) Szombathely Székesféhérvár	Puntigam				Heller, bezw. incl. ung. Steuer 14·0 160·5 185·8	8*) 96 169	6·0 64·5 16·8			*) Sendungen müssen von Stationen der ehemaligen ungar. Westbahn provenizren
624			Getreide aller Art und Hülsenfrüchte	Spielfeld	Triest S.B. und Fiume Görz				Heller, bezw. incl. ung. Steuer 175·3 190·0	146 178	29·3 12·0			
625			Getreide aller Art, dann Hülsenfrüchte, Oelsaaten	Marburg	Triest S.B. und Fiume				Heller, bezw. incl. ung. Steuer 166·3	128	38·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
626	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mahlproducte etc., als: Mahlproducte:			Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Heller bezw. incl. ung. Steuer			Im Kartirungswege		
				Kapfenberg	Wien (Matzleinsdorf)				103	84	19			
				Bruck a/M.					108	86	22			
				Leoben (S.B.)					113	90	23			
				Frohnleiten					118	92	26			
				Graz (S.B.)					132	98	34			
				Puntigam					137	100	37			
				Kalsdorf					137	102	35			
				Wildon					142	102	40			
				Leibnitz					151	104	47			
				Spielfeld					156	108	48			
				Marburg					166	114	52			
				Klagenfurt					223	144	79			
				Villach					242	150	92			
				Spittal a/D.					262	157	105			
				Kranichsfeld					170	116	54			
				Cilli					194	132	62			
				Laase					233	158	75			
				Laibach					238	164	74			
				Franzdorf					247	172	75			
				Sagrado					310	184	126			
				Görz					319	184	135			
				Pettau					175	120	55			
				Szombathely					146·9	82	64·9			
				Zákány					162·2	110	52·2			
				Barcs					192·6	126	66·6			
				Kanizsa					147·5	102	45·5			
				Zágráb (S.B.)					242·8	140	102·8			
				Sziszek					268·6	164	104·6			
									Heller					
				Görz	Stationen der Strecke: Hetzendorf-Wr.-Neustadt				Verschieden	184	Verschieden			
					Graz (S.B.)					158				
				Ebenfurth	Grignano				286	196	90			
					Nabresina				281	204	77			
					Monfalcone				290	204	86			
					Prosecco				281	208	73			
					Sessana				276	220	56			
					Sagrado				295	212	83			
					Rubbia-Savogna				300	212	88			
					Görz				300	212	88			
					Cormons loco				305	232	173			
									Heller incl. ung. Steuer					
				Budapest (S.B.) und Velencze	Rakek				Verschieden	246	Verschieden			
					Adelsberg					240				
					Prestranek					236				
					St. Peter					232				
					Ober-Lesece					236				
					Divacca					224				
				Budapest (S.B.)	Loitsch				273·2	265	8·2			
									Heller					
				Hall	Innsbruck	In Einzelnsendungen			14	12	2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller, bezw. incl. ungar. Steuer					
627	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mahlproducte etc., als: Mahlproducte	Mödling	Triest (S.B.) und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II vom 1. April 1893	295·4	180	115·4	Im Kartirungswege		
				Guntramsdorf					295·4	180	115·4			
				Gumpoldskirchen					295·4	180	115·4			
				Pfaffstätten					295·4	180	115·4			
				Baden					290·4	180	110·4			
				Leobersdorf					290·4	180	110·4			
				Felixdorf					286·4	180	106·4			
				Wr.-Neustadt					281·4	180	101·4			
				Neunkirchen					276·4	180	96·4			
				Gloggnitz					266·4	180	86·4			
				Payerbach					266·4	180	86·4			
				Ebenfurth					286·4	180	106·4			
				Graz (S.B.)					199·4	156	43·4			
				Wildon					185·4	148	37·4			
				Leibnitz					180·5	140	40·5			
				Marburg					166·4	128	38·4			
				Kranichsfeld					161·4	124	37·4			
				Laibach (S.B.)					89·4	88	1·4			
				und vice versa										
									Heller					
628			Malz	Wien (Matzleinsdorf)	Liesing				20	15	5			
					Brunn				20	15	5			
					Mödling				20	15	5			
					Guntramsdorf				28	15	13			
				und vice versa										
									Heller, bezw. incl. ungar. Steuer					
				Liesing	Triest (S.B.) und Fiume				300·4	180	120·4			
				Pfaffstätten					295·4	180	115·4			
				Grammat-Neusiedl					300·4	180	120·4			
629			Kleie	Görz	Stationen der Strecke: Neumarkt—Tramin bis Kufstein				Verschieden	240 Heller	Verschieden			
									Heller, bezw. incl. ungar. Steuer					
630			Oelsaaten	Budapest (S.B.)	Steinbrück				225·2	180	45·2			
				Triest (S.B.) und Fiume*)					122·4	112	10·4			
				Wien (Matzleinsdorf)					209·0	162	47·0			

*) Sendungen müssen nachweislich per Schiff in Triest oder Fiume anlangen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zugeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
631	Südbahn-Gesellschaft		Dung-Gyps	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Heller, bezw. incl. ungar. Steuer

Von	Nach: Stationen der Strecke Pössnitz—Cilli	Oedenburg	Nagy-Czenk	Lövö	Bükk	Acsad	Szombathely	Molnari	Nagy-Igmand	Kisbér	Moor	Bodaik	Moha	Székesféhérvár	Szabad-Báthyan	Polgárdi	Markt Tüffer	Römerbad
Mödling	82	36	36	36	36	40	44	50	80	93	106	103	94	86	94	98	90	94

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg (Heller)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
632	Südbahn-Gesellschaft		Gyps und Gypssteine	St. Egyden	a) Wien (Matzleinsdorf) b) Guntramsdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	a) 30 b) 14	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
				Gloggnitz						a) 32 b) 22				
				Ternitz						a) 32 b) 18				
				Semmering						a) 54 b) 36				
				Mödling						a) 15 b) —				
				Gloggnitz	Barcs					92				
					Zágráb					108				
					Triest S. B. und Fiume					144 bezw. incl. ungar. Steuer				
633			Harze	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen				Siehe Tabelle				

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Heller, bezw. incl. ungar. Steuer

Von	Nach: Wien (Matzleinsdorf) vorgelegenen Stationen, sowie der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	Gratwein	Graz S.B.	Puntigam	Kufstein	Kirchbüchl	Grasstein	Freienfeld	Sterzing	Gossensass	Stationen der Strecke Brenner incl. bis Wörgl incl.	Stationen der Strecke Avio loco incl. bis Franzensfeste incl.
Triest S.B. u. Fiume	196	152	144	144	256	252	212	216	220	224	236	196

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
634	Südbahn-Gesellschaft		Harze, Terpentinöl	Wr.-Neustadt	Wien (Matzleinsdorf)	In Einzelsendungen			Verschieden	40 Heller	Verschieden			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										per 100 kg				
									Heller					
635	Südbahn-Gesellschaft		Abfallholz	Pöltschach	Graz S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	55	32	23	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
				Wind.-Feistritz	Graz S.B.				55	32	23			
636			Bau-, Schnittholz und Schwarten	Klagenfurt	Kotor-Alsó-Domborn				119·1	70 bezw. inclus. ungar. Steuer	49·1			Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen von Stationen der k. k. Staatsbahnlinien: Klagenfurt—Friesach und Launsdorf—Hüttenberg proveniren
637			Holz, als: Holz des Specialtarifes 2, dann Schwellen und Weinstecken	Pragerhof Wind.-Feistritz Pöltschach Ponigl St. Georgen	a) Zágráb S.B. b) Sziszek				Verschieden	a) 70, 66, 62, 56, 52 b) 86, 82, 78, 74, 70 inclus. ungar. Steuer	Verschieden			Auf- und Abladen durch Partei
				Pöltschach	Rann loco					52				
				Pöltschach	Zapresić loco					58 inclus. ungar. Steuer				
				Franzdorf	Laibach S.B. loco					20				
				Vizvar Berzencze Gola Kanizsa	Triest S.B. und Fiume					120 120 116 116 inclus. ungar. Steuer				Auf- und Abladen durch Partei
				Cilli	Budapest S.B.					164 inclus. ungar. Steuer				
				Barcs loco und transit	Wind.-Feistritz					92 inclus. ungar. Steuer				
				Barcs loco und transit	Bozen Trient Roveredo					224 224 224 inclus. ungar. Steuer				Auf- und Abladen durch Partei
				Römerbad	Zágráb S.B.					42 inclus. ungar. Steuer				
638			Weiches Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch über Wagenlänge	Kotor-Alsó-Domborn	Triest (S.B.) und Fiume					104 Heller inclus. ungar. Steuer				Auf- und Abladen durch Partei

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
639	Südbahn-Gesellschaft		Holz, als: Weiches Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz bis zur Länge dreier vierrädriger Wagen, dann Weinstecken und Falzschindeln	Stationen der Strecke Bruck a. d. Mur - Judendorf und Sava-Adelsberg	Kotor-Alsó-Domboru loco	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	0·32 Heller pro 100 kg und 1 km plus 6 Heller pro 100 kg Manipulations - Gebühr und plus ung. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		Das Aufladen besorgt die Bahnanstalt, während das Abladen in Kotor durch die Partei erfolgen muss
				Fridau						25				
				Kapfenberg						77				
				Leoben						81				
				Pettau						33 incl. ungar. Steuer				
				Stationen der Strecken Puntigam-Adelsberg und Marburg bis Ober-Drauburg	Zala-Szt.-Iván**)					0·40**) Heller pro 100 kg und 1 km plus 6 Heller pro 100 kg Manipulations-Gebühr und plus ung. Steuer				Anf- und Abladen der Sendungen wird durch Bahnorgane besorgt. **) Der nach Zala-Szt.-Iván entfallende Totalfrachtsatz wird auch für derartige nach den Stationen Szt.-Mihály-Pacsa und Gelse bestimmte Sendungen berechnet
				Stationen der Strecken Graz bis Adelsberg und Marburg bis Ober-Drauburg	Stationen der Strecken Kanizsa-Siofók					0·50 Heller pro 100 kg und 1 km und plus ung. Steuer				
				Stationen der Strecken Graz bis Sagor und Marburg bis Ober-Drauburg	Stationen der Strecken Pettau*) bis Mura-Keresztur und Mura-Keresztur bis Barcs	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Für Sendungen ab obigen Stationen nach Pettau und darüber hinaus bis zu 50 km Durchlauf wird ein Frachtsatz von 22 Heller pro 100 kg incl. Manipulations-Gebühr plus ung. Steuer insolange berechnet, als sich der normale Tarif nicht billiger stellt				0·32*) Heller pro 100 kg und 1 km plus 6 Heller pro 100 kg Manipulations-Gebühr und plus ung. Steuer bei einem Durchlauf von mindestens 50 km				Anf- und Abladen der Sendungen wird durch Bahnorgane besorgt. *) Der nach Pettau entfallende Totalfrachtsatz wird auch für nach Marburg bestimmte Sendungen berechnet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
640	Südbahn-Gesellschaft		Holz, als: Blochhölzer (Sägeklötze), auch über Wagenlänge und für Rundhölzer minderer Dimensionen, wie 2 bis 2½ m lange Einfriedungssäulen (10 bis 15 cm Durchmesser), Waldlatten, Rundstangen (10 bis 15 cm Durchmesser) mit diversen Längen	Sämmtlichen Südbahnstationen	Kotor-Alsó-Domborn loco	Die Blochhölzer (Sägeklötze) müssen zum Verschneiden in Kotor bestimmt sein. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Auf Entfernungen bis zu 50 km 0·32 Heller pro 100 kg und 1 km excl. ung. Steuer mit einer Minimal-Gebühr von 9 Heller pro 100 kg incl. ung. Steuer; Auf Entfernungen von 51 bis 100 km 0·30 Heller pro 100 kg und 1 km excl. ung. Steuer; Auf Entfernungen über 100 km 0·28 Heller pro 100 kg und 1 km excl. ung. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
				Reifnigg-Fresen	Kotor-Alsó-Domborn					35				
				Bruck a/M.						55 Heller incl. ungar. Steuer				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
641	Südbahn-Gesellschaft		Holz als: Brennholz	Franzdorf	Laibach S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	22·0	Heller 12	10·0	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen durch Partei
				Barcs	Lichtenwald				96·1	70	26·1			
				Rann Reichenburg Lichtenwald	Zágráb S.B. loco				29·0 34·9 44·0	16 20 28	13·0 14·9 16·0			
				Pöltschach	Graz S.B. Marburg				55·0 28·0	36 16	19·0 12·0			
				Wind.-Feistritz Maria-Raet	Graz S.B.				55·0 47·0	36 32	19·0 15·0			
				Pörtschach a/See	Klagenfurt				16·0	10	6·0			
				Ober-Drauburg Dellach Greifenburg Kleblach-Lind Sachsenburg Spittal a. D. Gmmern	a) Trento b) Roveredo c) Mori				Verschieden	a) b) c) 74 74 74 74 76 76 74 78 79 76 80 84 78 86 86 80 88 88 88 94 98	Verschieden			
				Stationen der Strecken Villach-Franzensfeste und Kufstein-Ala loco und Avio loco (excl. der in der vorhergehenden Position angeführten Relationen)	Stationen der Strecken Villach-Franzensfeste und Kufstein-Ala loco und Avio loco					0·32*) Heller pro 100 kg und 1 km				Anf- u. Abladen durch Partei. *) Sendungen müssen auf nebigen Linien mindestens 114 km durchlaufen
642			Brennholz, auch Birken- u. Buchenholz nicht über eine Wagenlänge	Berzencze	Grammat-Neusiedl				Verschieden	82	Verschieden			
643			Brennholz, als: Ausschuss-Brennholz (Abfallholz) in Bündeln von ca. 20 cm Höhe u. 50 cm Durchmesser	Frohnleiten	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen					60				Anf- und Abladen durch Partei

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
644	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz, als: Staugen und Klötze von unregelmässiger Form und ungesunder Beschaffenheit, daher zu Mercantilzwecken nicht verwendbar; letztere mit einem Durchmesser in maximo von 20 cm am Ende und nicht über Wagenlänge	Stationen der Strecke Bozen-Gries—Ala	In südlicher Richtung nach Stationen der Strecke Branzoll—Avio		Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Bei einer Verfrachtungs-Distanz bis 100 km 0·40 Heller pro 1 km plus 7 Heller Mgb. pro 100 kg mit einer Maximalgeb. von 42 Heller pro 100 kg; von 101 km—145 km 0·35 Heller pro 1 km plus 7 Heller Mgb. pro 100 kg mit einer Maximalgeb. von 50 Heller pro 100 kg; über 145 km 0·30 Heller pro 1 km plus 7 Heller Mgb. pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
									Heller	Heller	Heller			
645			Holz, als: Buchenbretter	Zapresič	Cormons loco Cormons trans. Sagrado	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			153 153 144	134 112 114 incl. ungar. Steuer	19 41 30			Sendungen müssen von Pusča-Knpljenovo proveniren Abladen in Sagrado und Cormons loco durch Partei
646			Buchenstämme	Unter-Drauburg	Klagenfurt				48	34	14			Auf- und Abladen durch Partei
647			Eichen-Schnittmateriale	Barcs	Laibach				153	132 incl. ungar. Steuer	21			
648			Eichenhölzer, als: Rundstämme, Bretter, Pfosten und Friesen	Pöltschach Cilli Csaktornya Fridau Pettau	Villach (S.B.)				105 122 122 114 100	96 112 112 102 96	9 10 10 12 4			Auf- und Abladen durch Partei
				Barcs	Villach (S.B.)				166	148 bezw. incl. ungar. Steuer	18			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
649	Südbahn-Gesellschaft		Holz, als: Fassholz (Fassdauben, Fassböden, Fassreife)	Leoben S.B.	Leobersdorf trans.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	87	60	27	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei. Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Scheibmühl und Oberpiesting zur Aufgabe gelangen
				Stationen der Strecke Sziszek incl. bis Raun	Wien (Matzleinsdorf)				Verschieden	168 incl. ungar. Steuer	Verschieden			
				Barcs und Berzencze	Graz S.B.					104 incl. ungar. Steuer				
				Kotor-Also-Domborn	Wien (Matzleinsdorf)				141·5	116 incl. ungar. Steuer	25·5			Auf- und Abladen durch Partei
			Friese	Barcs	Pöltschach	In Einzelsendungen			Verschieden	90	Verschieden			
					Windisch-Feistritz					86 incl. ungar. Steuer				
				a) Pöltschach b) Windisch-Feistritz	Budapest S.B. Wien (Matzleinsdorf Triest S.B. und Fiume Graz S.B. Innsbruck					a) 166 b) 164 150 148 124 128 50 50 196 196 bezw. incl. ungar. Steuer				
			Friese aus Buchenholz		Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen				112 112				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
650	Südbahn-Gesellschaft		Holz, als: Grubenholz, Schwartlinge	Stationen der Strecken Lichtenwald—Steinbrück—St. Georgen	Markt-Tüffer Hrastnigg Trifail Sagor	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	0·52 Heller pro 100 kg und 1 km	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
				Stationen der Strecke Ponigl bis Kranichsfeld						0·46 Heller pro 100 kg und 1 km				
				Stationen der Strecke Marburg bis Reifnigg-Fresen						0·40*) Heller pro 100 kg und 1 km				
				Stationen der Strecke Wuchern-Mahrenberg bis Bleiburg						0·36**) Heller pro 100 kg und 1 km				
				Stationen der Strecke Kühnsdorf bis Villach (S.B.)						0·32***) Heller pro 100 kg und 1 km				
				Stationen der Strecke Gummern bis Spittal a. D.						90 Heller pro 100 kg				
				Stationen der Strecke Sachsenburg—Lienz						0·29 Heller pro 100 kg und 1 km				
				Stationen der Strecke Lebring-Pössnitz						0·40 Heller pro 100 kg und 1 km				
				Stationen der Strecke Frohnleiten—Wildon						0·36**) Heller pro 100 kg und 1 km				
				Stationen der Strecken Mürzzuschlag—Mixnitz und Bruck a. M.—Leoben						0·32***) Heller pro 100 kg und 1 km				
				Laibach †) Franzdorf Loitsch						0·54 Heller pro 100 kg und 1 km				
				Im Verkehre zwischen den Stationen Sagor, Trifail und Hrastnigg untereinander						Heller 8				
				Maria-Rast	Markt-Tüffer Römerbad					44 48				
				Pettau	Hrastnigg Trifail Sagor					48 50 50				

*) Mit einer Minimal-Gebühr von 44 Hellern pro 100 kg excl. Manip.-Geb.
**) Mit einer Minimal-Gebühr von 58 Hellern pro 100 kg excl. Manip.-Geb.
***) Mit einer Minimal-Gebühr von 71 Hellern pro 100 kg excl. Manip.-Geb.
†) Rücksichtlich Laibach nur für solche derartige Transporte giltig, welche von Laibach loco oder Stationen der Strecken Laibach—Firnitz und Tarvis—Pontafel proveniren

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
651	Südbahn-Gesellschaft		Holz, als: Grubenhölzer	Stationen der ehemaligen Kronprinz Rudolf-Bahn	Leoben S.B. loco		Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Die tarifmässig festgesetzte Manipulationsgebühr wird auf 4 Heller pro 100 kg reducirt			Im Kartirungswege		
652			Holz in Rollen bis 2·5 m Länge	Barcs Siófók Szantód Molnári	Lichtenwald	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			Heller 133·4 157·0 152·9 147·7	Heller 83 100 98 92 incl. ung. Steuer	Heller 50·4 57·0 54·9 55·7			Auf- und Abladen durch Partei
653			Holzlatten, welche in landesüblicher Weise bei der Traubencultur in Südtirol zur Befestigung und Aufspalirung der Weinreben verwendet werden	Im Verkehre der Stationen der Strecke Sterzing — Ala (loco) untereinander		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			Verschieden	Bei einer Verfrachtungsdistanz bis 100 km 0·40 Heller pro 1 km plus 7 Heller Mgb. pro 100 kg mit einer Maximalgebühr von 42 Heller pro 100 kg; von 101 km bis 145 km 0·35 Heller pro 1 km plus 7 Heller Mgb. pro 100 kg mit einer Maximalgebühr von 50 Heller pro 100 kg; über 145 km 0·30 Heller pro 1 km plus 7 Heller Mgb. pro 100 kg	Verschieden			
654			Holzdraht	pittal a/D.	Görz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			225 Heller	162 Heller	63 Heller			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
655	Südbahn-Gesellschaft		Pitch-pine-Holz (Pechkiefer), in Stämmen, Blöcken, Balken, Brettern und Bohlen	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) vorgelegenen Stationen	1. Bis zu einer Wagenlänge: Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. 2. Ueber eine Wagenlänge: a) Bei Belastung nur eines Wagens, Frachtzahlung für mindestens 10000 kg und Entrichtung einer besonderen Gebühr von 16 Heller pro Wagen und Kilometer für den zweiten als Schutzwagen beigegebenen unbelasteten Wagen. b) Bei Belastung des zweiten Wagens ist die Gebühr für mindestens 20000 kg zu entrichten. 3. Ueber zwei Wagenlängen: Frachtzahlung für mindestens 20000 kg und Entrichtung einer besonderen Gebühr von 16 Heller pro Wagen und Kilometer für jeden als Schutzwagen beigegebenen Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	170 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
656			Holz, als: Rundholz aus Buchen	Wuchern-Mahrenberg St. Lorenzen Faal Maria-Rast	Pöltschach und Windisch-Feistritz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen				Heller 50 40 38 34				
				Csakathurn Fridau Pettau Ponigl St. Georgen Storé						31 24 18 12 12 16 bezw. incl. ungar. Steuer				
			Rundholz	Wörgl	Kirchbüchl					10				
657			Rundklötze u. Sägeblöcke bis zu einer Wagenlänge	Nikolsdorf	Dellach				18	Heller 12	6			Auf- und Abladen durch Partei
				Thal	Sillian				25	20	5			
658			Sägeklötze (Musel) bis zu einer Wagenlänge	Bakek Loitsch Mattuglie-Abbazia	Dornegg-Feistritz				38 48 31	36 40 20	2 8 11			
				Loitsch Prestranek	Görz				74 61	52 44	22 17			Auf- und Abladen durch Partei

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller				
659	Südbahn-Gesellschaft		Holz, als Schleifholz bis zu einer Wagenlänge	Kufstein	Wörgl	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	16	12	4	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
				Faal	Spielfeld				28	24	4			
				Maria-Rast	Spielfeld				28	22	6			
				Mixnitz	Spielfeld				51	37	14			
				Niklasdorf	Spielfeld				61	43	18			
				Leoben (mit Provenienz von Stationen der k. k. Oest. Staatsbahnen	Spielfeld				61	43	18			
				Leoben und Stationen der Strecke Steinhaus bis Stübing (incl.)	Gratwein				Verschieden	0·40 Heller pro 1 km plus 7 Heller Manip.-Geb. pro 100 kg	Verschieden			
660			Schleifholz der Pos. H 20/8 des Tarifes, Theil I	Siehe nachstehende Tabelle						Siehe Tabelle				
										Heller				
661			Fichtenholz, zerkleinert, in Säcken oder festen Ballen verpackt	Kühnsdorf	Görz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	135	126	9			
				Spittal a/D.	Görz				159	130	29			
662			Schnittholz bis zu einer Wagenlänge	Görz	Triest S.B. loco				43	41	2			
				Föderlach	Villach S.B.				18	12	6			
663			Schnittholz bis zu zwei Wagenlängen, Rundholz	Barcs	Graz S.B. und Puntigam	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	104 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden			Auf- und Abladen durch Partei

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Hellern

Nach \ Von	Marburg	Kranichsfeld	Pragerhof	Wind.-Feistritz	Pöltschach	Ponigl	St. Georgen	Store	Cilli	Steinbrück	Lichtenwald	Reichenburg	Videm-Gurkfeld	Rann	Gummern	Pat.-Feistritz	Rothenthurn	Spittal a/D.
Görz	92	90	86	84	82	78	76	74	74	62	66	70	72	74	91	95	97	99

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
664	Südbahn-Gesellschaft		Holz ale: Schwartlinge	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen durch Partei
665	Südbahn-Gesellschaft		Holz ale: Tannen-, Fichtenposten und Ruderbäume in jeder Länge	Sagor Littai Trifail	Bares	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen ausschliesslich zur Erhaltung und Vergrösserung des Dran-Schiffparkes bestimmt sein und in Bares bezogen werden	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Heller 84 90 82 incl. ung. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen durch Partei
666	Südbahn-Gesellschaft		Holz ale: Tavoletti, Tannenbrettoben und Bauhölzer bis zu zwei Wagonlängen	Dornegg-Feistritz	Triest S.B. Fiume	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	40 20	Verschieden	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen durch Partei
667	Südbahn-Gesellschaft		Weinstecken mit einem Durchmesser von höchstens 10 cm am dickeren Ende	Station der Strecke Kühnsdorf bis Reifnigg-Fresen	Stationen der Strecke Bleiburg bis Marburg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	0·32 Heller pro 100 kg und 1 km mit einer Minimalgebühr von 12 Heller pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen durch Partei

Tabelle zu Nr. 664:

Nach	Zugestandene Frachtzätze pro 100 kg in Hellern – Von: Kühnedorf	Bleiburg	Prevali	Unter-Dranburg	Saldenhofen	Wuchern-Mahrenberg	Reifnigg-Fresen	St. Lorenzen	Faal	Maria-Rast
Bares . . .	78	75	71	68	64	62	60	57	56	54
Kotor-Alsó-Domb. . .	56	53	49	46	42	40	38	35	34	32

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
668	Südbahn-Gesellschaft		Holzpapierstoff der Pos. H — 29 des Tarifes, Theil I	Spittal a/D.	Görz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	159	118	41	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
				Dellach	Hall				87	72	15			
				Sachsenburg					94	82	12			
				Gratwein	Grammat-Neusiedl transit				82	68	14			
669			Holzwaaren, als: Fussboden-Brettchen	Mödling	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			235	170 bezw. incl. ung. Steuer	65			
670			Holzdestillations-Abfallsproducte	Laibach	Wr.-Neustadt				482	156	326			Auf- und Abladen durch Partei
671			Janit	Peggau	Mattuglie-Abbazia	In Einzelnsendungen Bestimmungen für explodirbare Güter			892	756	136			
					Lavis				1348	1036	312			
					Mori				1444	1108	336			
					Bozen-Gries				1252	952	300			
					Trient (Trento)				1372	1060	312			
					Triest S.B. und Fiume				940	756	184			
					Budapest S.B.				1036	854 bezw. incl. ung. Steuer	182			
672			Kalk der Pos. K — 2	Sagor, Trifail, Hrastnigg, Steinbrück	Zapresič	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen			Verschieden	38	Verschieden			Auf- und Abladen durch Partei
					Zágráb (S.B.)					38				
					Nagy-Gorica					44 bezw. incl. ung. Steuer				
				Cilli	Zapresič				51	38	13			
					Zágráb (S.B.)				58·8	44	14·8			
				Pöltschach	Csáktornya				47	38	9			
					Mura-Király				55·8	38	17·8			
					Kotor-Alsó-Domborn				59	44 bezw. incl. ung. Steuer	15			
				Cormone loco	Triest S.B. loco Triest-Hafen				43	30	13			
				Görz	Cormons loco				16	8	8			
					Triest (S.B.)				39	24	15			
				Wampersdorf	Wien (Matzleinsdorf)				28	20	8			
				a) Sagrado b) Monfalcone c) Nabresina					a) b) c)	a) b) c)	a) b) c)			
					Cormons loco				22 28 39	13 14 24	9 14 15			
					Görz				16 22 28	8 10 16	8 12 12			
					Triest S.B. loco				34 28 16	18 14 8	16 14 8			
					Fiume				68 65 61	52 48 40	16 17 21			
					Divacca				39 34 22	24 18 13	15 16 9			
					Sesana				34 28 —	24 — —	10 4 —			
					Nabresina				22 16 —	13 — —	9 3 —			
					Sagrado				— — 22	— — 13 bezw. incl. ung. Steuer	— — 9			
									Heller	Heller	Heller			
673			Kalksteine, roh, gepocht in Säcken, dann Sand, Kies	Graz	Wien (Matzleinsdorf				80	72	8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
674	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische (auch Kohlen-Briquettes)	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Sendungen müssen mit directen nach Biedermannsdorf oder M.-Lanzendorf lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe kommen. †) Nicht giltig für Sendungen, welche von den, bezw. über die Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen nördlich Klein-Reifling proveniren Anf- und Abladen durch Partei

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Hellern, bezw. inclus. ungar. Steuer

Nach	von: Cilli	Graz (S.B.)	Hrastnigg	Leoben	Markt Tüffer	Römerbad	Sagor	St. Egyden	Trifail	Reichenburg	Lichtenwald
Wien (Matzleinsdorf)	82	62	88	62	86	86	88	24	88	—	—
Hetzendorf	82	60	88	60	86	86	88	22	88	—	—
Atzgersdorf-Mauer	82	60	88	60	86	86	88	20	88	—	—
Liesing	82	60	88	60	86	86	88	20	88	—	—
Brunn-Maria-Enzersdorf	82	60	88	60	86	86	88	20	88	—	—
Mödling	82	60	88	60	86	86	88	20	88	—	—
Laxenburg	82	60	88	60	86	86	88	20	88	—	—
Guntramsdorf	82	60	88	60	86	86	88	20	88	—	—
Gumpoldskirchen	82	60	88	60	86	86	88	20	88	—	—
Pfaffstätten	82	60	88	60	86	86	88	—	88	—	—
Baden	82	60	88	60	86	86	88	18	88	—	—
Vöslau	82	60	88	60	86	86	88	14	88	—	—
Leobersdorf loco u. trs.	82	a) loco 58 b) trs 56	88	a) loco 58 b) trs. 56	86	86	88	a) loco 14 b) trs. 12	88	—	—
Felixdorf	82	58	88	58	86	86	88	10	88	—	—
Theresienfeld	82	58	88	58	86	86	88	—	88	—	—
Wr.-Neustadt	82	56	88	a) loco 56 b) trs.*) 56	86	86	88	—	88	—	—

Nach	von: Cilli	Graz (S.B.)	Hrastnigg	Leoben	Markt Tüffer	Römerbad	Sagor	St. Egyden	Trifail	Reichenburg	Lichtenwald
Inzersdorf	82	62	88	62	86	86	88	—	88	—	—
Hennersdorf	82	60	88	60	86	86	88	—	88	—	—
Achau	82	60	88	60	86	86	88	—	88	—	—
Münchendorf	82	60	88	60	86	86	88	20	88	—	—
Ebreichsdorf	82	60	88	60	86	86	88	—	88	—	—
Wampersdorf	82	60	88	60	86	86	88	—	88	—	—
Pottendorf-Landegg	82	58	88	58	86	86	88	—	88	—	—
Grammat-Neusiedl	82	60	88	60	86	86	88	18	88	—	—
Mitterndorf-Mossbrunn	82	60	88	60	86	86	88	—	88	—	—
Unt.-Waltersdorf	82	60	88	60	86	86	88	14	88	—	—
Ebenfurth	82	58	88	58	86	86	88	12	88	—	—
Ober-Eggendorf	82	58	88	58	86	86	88	8	88	—	—
St. Egyden	82	52	88	54	86	86	88	—	88	—	—
Neunkirchen	82	52	88	52	86	86	88	—	88	—	—
Ternitz	82	52	88	52	86	86	88	—	88	—	—
Pottschach	82	52	88	52	86	86	88	—	88	—	—
Gloggnitz	82	52	88	52	86	86	88	—	88	—	—
Payerbach	82	52	88	52	86	86	88	—	88	—	—
Steinhaus	82	44	88	—	86	86	88	—	88	—	—
Spital a. S.	82	44	88	—	86	86	88	—	88	—	—
Mürzzuschlag	82	44	88	—	86	86	88	—	88	—	—
Langenwang	80	44	88	—	86	86	88	—	88	—	—
Krieglach	80	—	88	—	84	86	88	—	88	—	—
Mitterdorf	80	40	88	—	84	86	88	—	88	—	—
Wartberg-Mürzthal	80	40	88	—	84	86	88	—	88	—	—
Kindberg	76	40	88	—	80	84	88	—	88	—	—
Marein	76	36	88	—	80	80	88	—	88	—	—
Kapfenberg	72	32	—	—	76	80	88	—	88	—	—

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Hellern, bezw. inclus. ungar. Steuer

Nach	von: Cilli	Graz S.B.	Hrastnigg	Leoben	Markt Tüffer	Römerbad	Sagor	Trifail	Villach	Reichenburg	Lichtenwald
Bruck a/d. M.	68	32	84	—	76	76	86	84	—	92	86
Leoben	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pernegg	64	—	80	—	68	72	82	80	—	88	82
Mixnitz	64	—	76	—	68	72	76	76	—	84	80
Frohnleiten	—	—	68	—	—	68	68	68	—	76	72
Peggau	—	—	64	—	—	64	64	64	—	72	68
Stübing	—	—	64	—	—	64	64	64	—	68	64
Gratwein	—	—	60	—	—	60	60	60	—	64	60
Judendorf	56	—	56	—	56	56	56	56	—	60	56
Graz S.B.	52	—	52	18†)	52	52	52	52	—	58	52
Puntigam	52	—	52	—	52	52	52	52	—	56	52
Kalsdorf	52	—	52	—	52	52	52	52	—	56	52
Wildon	52	—	52	—	52	52	52	52	—	54	52
Lebring	52	—	52	—	52	52	52	52	—	54	52
Leibnitz	—	—	52	—	52	52	52	52	—	54	52
Ehrenhausen	—	—	52	—	52	52	52	52	—	54	52
Spielfeld	—	—	52	—	—	52	52	52	—	54	52
Pössnitz	—	—	52	—	—	—	52	52	—	52	52
Kranichsfeld	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52	48
Pragerhof	—	—	—	—	—	—	—	—	—	52	46
Windisch-Feistritz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	44
Pöltschach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	38
Ponigl	—	52	—	—	—	—	—	—	—	38	32
St. Georgen	—	52	—	—	—	—	—	—	—	36	30
Store	—	52	—	—	—	—	—	—	—	32	28
Cilli	—	52	—	—	—	—	—	—	—	30	26
Markt Tüffer	—	52	—	—	—	—	—	—	—	28	—
Sagor	—	52	—	—	—	—	—	—	—	28	—
Sava	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—
Littai	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	—
Kressnitz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36	—
Laase	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	—
Salloch	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42	—
Laibach	44	—	32	—	—	—	32	32	—	44	—
Franzdorf	56	—	—	—	—	—	—	—	—	52	—
Loitsch	56	—	44	—	—	—	40	44	—	56	56
Adelsberg	—	—	56	—	—	—	54	54	—	—	—
Prestranek	—	—	56	—	—	—	54	54	—	—	—
St. Peter	—	—	56	—	—	—	54	54	—	—	—
Ober-Lesece	—	—	56	—	—	—	54	54	—	—	—
Divacca	68	—	56	—	64	62	54	54	—	72	68
Sessana	72	—	60	—	68	66	58	58	—	—	—
Prosecco	74	—	62	—	70	68	60	60	—	—	—
Nabresina	74	—	62	—	70	68	60	60	—	—	—
Monfalcone	72	—	60	—	68	66	58	60	—	74	72
Sagrado	76	—	64	—	72	70	62	64	—	78	74
Rubbia-Savogno	76	—	66	—	74	70	64	64	—	78	74
Görz	76	—	66	—	72	70	64	64	—	80	76
Cormons (loco)	82	122	70	—	78	76	70	70	—	84	80
Grignano	74	—	62	—	70	66	60	60	—	—	—
Küllenberg	—	—	—	—	—	—	—	54	—	—	—
Dornegg-Feistritz	70	—	—	—	—	—	—	54	—	—	—
Sapiane	74	—	62	—	70	—	—	—	—	—	—
Jurdani	74	—	62	—	70	68	60	60	—	—	—
Mattuglie-Abbazia	74	—	62	—	70	68	60	60	—	—	—
Triest (S.B.) und Fiume	72	—	62	—	68	66	60	60	—	76	70
Marburg	—	40	52	—	—	—	52	52	—	52	52
Marburg K.B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54	54
Feistritz	—	40	—	—	—	—	—	—	—	58	58
Maria-Rast	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Faal	—	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St. Lorenzen	—	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reifnigg-Fresen	—	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Wuchern-Mahrenberg	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Saldenhofen	—	56	—	—	—	—	—	—	—	68	62
Unter-Drauburg	—	56	—	—	—	—	—	—	—	68	62
Prevali	48	46	60	—	—	—	62	60	—	68	62
Bleiburg	52	50	—	—	—	—	—	—	—	72	66
Kühnsdorf	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76	70
Grafenstein	62	60	70	—	64	66	74	72	—	78	74
Klagenfurt	64	62	72	—	68	70	76	74	—	78	76
Villach	78	76	80	—	80	80	80	80	—	84	80
Gummern	78	76	88	—	84	84	90	88	—	—	—
Paternion-Feistritz	82	80	88	—	86	86	90	88	—	—	—
Rothenthurn	86	84	88	—	88	88	90	88	—	—	—
Spittal a. d. D.	88	86	90	—	90	90	92	92	—	—	—
Sachsenburg	90	88	92	—	92	92	94	94	—	—	—
Kleblach-Lind	90	88	96	—	92	94	98	96	—	—	...
Greifenburg	92	90	100	—	94	96	102	100	—	—	—
Dellach	92	90	104	—	96	98	106	104	—	—	—
Ober-Drauburg	96	94	108	—	100	102	110	110	—	—	—
Nikolsdorf	96	94	108	—	100	104	110	110	—	—	—
Dölsach	98	96	108	—	102	106	110	110	—	—	—
Lienz	102	100	112	—	106	110	114	112	—	—	—
Thal	106	104	116	—	108	110	118	118	—	—	—
Abfaltersbach	112	110	120	—	114	116	122	120	—	—	—
Sillian	112	110	120	—	116	118	122	120	—	—	—
Innichen	114	112	124	—	118	120	126	126	—	—	—
Toblach	116	114	126	—	120	122	128	128	—	—	—

Nach	von: Cilli	Graz S.B.	Hrastnigg	Leoben	Markt Tüffer	Römerbad	Sagor	Trifail	Villach	Reichenburg	Lichtenwald
Welsberg	118	116	126	—	122	124	128	128	—	—	—
Olang	118	116	126	—	122	124	128	128	—	—	—
Bruneck	118	116	126	—	122	124	128	128	—	—	—
Ehrenburg	118	116	126	—	122	124	128	128	—	—	—
Mühlbach	118	116	126	—	122	124	128	128	—	—	—
Franzensfeste	118	116	126	—	122	124	128	128	—	—	—
Brixen	120	120	130	—	128	128	132	130	—	—	—
Klausen	124	122	132	—	128	128	134	134	—	—	—
Waidbruck	124	124	134	—	128	130	136	134	—	—	—
Atzwang	128	126	136	—	130	132	138	138	—	—	—
Bluman	128	128	138	—	132	134	140	138	—	—	—
Bozen-Gries	130	130	140	—	134	136	142	140	—	—	—
Branzoll	134	132	142	—	136	138	144	144	—	—	—
Auer	134	134	144	—	138	140	144	144	—	—	—
Neumarkt-Tramin	136	136	144	—	140	142	148	146	—	—	—
Salurn	138	138	148	—	142	144	148	148	—	—	—
St. Michele	140	140	148	—	144	144	150	150	—	—	—
Lavis	142	142	150	—	144	148	154	152	—	—	—
Trient	144	144	154	—	148	150	156	154	—	—	—
Matarello	148	146	156	—	150	152	158	156	94	—	—
Calliano	148	148	158	—	152	154	160	158	94	—	—
Rovereto	150	150	160	—	154	156	162	160	94	—	—
Mori	152	150	160	—	154	156	162	162	94	—	—
Ala	156	154	164	—	158	160	166	166	94	—	—
Avio	—	—	—	—	—	—	—	—	94	—	—
Stationen der Strecken:											
Brixen-Bozen	—	—	—	—	—	—	—	—	84	—	—
Branzoll-Lavis	—	—	—	—	—	—	—	—	90	—	—
Trient-Avio	—	—	—	—	—	—	—	—	0·290 Heller pro 100 kg u. 1 km	—	—
Freienfeld	—	—	—	—	—	—	—	—	88	—	—
Sterzing	—	—	—	—	—	—	—	—	88	—	—
Gossensass	—	—	—	—	—	—	—	—	88	—	—
Hall	134	—	142	—	136	138	144	142	—	—	—
Innsbruck	130	—	138	—	132	134	140	138	—	—	—
Nagy-Marton	84	—	90	58	88	88	90	90	—	—	—
Sopron	84	—	90	62	88	88	90	90	—	—	—
Nagy-Czenk	84	—	90	66	88	88	90	90	—	—	—
Lövö	84	—	90	70	88	88	90	90	—	—	—
Bükk	84	—	88	74	82	82	90	90	—	—	—
Acsad	82	—	84	—	80	80	86	84	—	—	—
Szombathely	80	—	82	82	76	78	84	82	—	—	—
Molnari	74	64	84	—	66	68	86	84	—	—	—
Zala-Szt. Iván	64	64	74	—	60	62	76	76	—	—	—
Szt. Mihály	58	64	68	—	60	64	70	70	—	—	—
Gelse	58	58	64	—	—	—	66	64	—	—	—
Pettau	40	44	52	—	—	—	56	54	—	52	52
Moschganzen	40	48	56	—	—	—	—	58	—	52	52
Fridau	44	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Polstrau	52	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Csáktornya	56	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mura-Kiraly	52	58	62	—	56	58	66	64	—	—	—
Kotor-Alsó-Domborn	56	58	68	—	58	58	70	68	—	—	—
Mura-Keresztur	60	62	60	—	62	62	62	62	—	—	—
Kanizsa	58	58	58	—	58	58	60	58	—	—	—
Legrad	58	58	56	—	58	58	58	58	—	—	—
Zákány	58	58	58	—	58	58	60	58	—	—	—
Gola	58	58	62	—	58	58	64	62	—	—	—
Berzencze	58	58	64	—	58	58	66	64	—	—	—
Vizvár	58	64	68	—	62	64	70	70	—	—	—
Babocsa	62	66	70	—	64	66	72	72	—	—	—
Barcs	66	70	76	—	68	70	78	76	—		—
Komarváros	58	58	64	—	58	58	66	64	—	—	—
Balaton-Szt. György	62	66	70	—	64	66	72	72	—	—	
Boglar	68	76	80	—	72	76	82	80	—	—	—
Szántod	78	82	86	—	80	82	90	88	—	—	—
Siófok	80	88	90	—	84	88	92	92	—	—	—
Lepsény	88	90	96	—	90	92	96	96	—	—	—
Polgárdi	90	90	96	—	90	92	96	96	—	—	—
Szabad-Batthyan	92	90	96	—	90	92	96	96	—	—	—
Székesféhérvár bis Budapest (S.B.) loco und Moha bis Uj-Szöny	88	92	96	—	90	92	96	96	—	—	—
Reichenburg	34	68	—	—	—	—	30	—	—	—	—
Videm-Gurkfeld	34	68	28	—	32	—	30	30	—	—	—
Rann	34	68	28	—	32	32	30	30	—	—	—
Zaprešič	34	68	28	—	32	32	30	30	—	—	—
Zágráb (S.B.)	34	72	28	—	32	32	30	30	—	28	28
Gorica	52	76	40	—	44	44	44	42		34	40
Sziszek	58	88	42	—	50	50	44	44	—	42	46

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
675	Südbahn-Gesellschaft		Kohle, mineralische (auch Kohlen-Briquettes)	Prevali	Klagenfurt	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	39	32	7	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei.
					Franzensfeste				106	88	18			
					Innsbruck				125	112	13			
					Bozen-Gries				118	104	14			
				Triest S.B. loco	Sagrado				34	22	12			
					Monfalcone				28	20	8			
				Agfalva	Wien (Matzleinsdorf) und Stationen der Strecken Wien-Mödling-Laxenburg und Wien-Münchendorf, sowie nach Mitterndorf-Moosbrunn und Grammat-Neusiedl				Verschieden	37	Verschieden			
				Kirchbüchl	Hall				41	34	7			
					Innsbruck				45	34	11			
					Salurn (incl.) bis Mattarello (incl.)				—	84	—			
					Calliano				97	86	11			
					Roveredo (incl.) bis Avio (incl.)				—	90	—			
					Innsbruck trans.*) mit der Bestimmung nach: Imst				Verschieden	24	Verschieden			
					Silz					30				
					Zirl					28				
					Telfs					30				
					Flirsch					24				
					Bludenz					22				
					Nenzing					22				
					Schwarzach					20				
					Bregenz					22				
					Oetzthal					28				
					Landek					26				
					Schaan-Vaduz					22				
					Hohenems					22				
					Feldkirch					22				
					Dornbirn					22				
676			Kohle, mineralische, als: Grieskohle	Leoben S.B.**)	Baden				76	56	20			
					Vöslau				74	56	18			
					Leobersdorf				74	52	22			
					Felixdorf				71	52	19			
					Theresienfeld				71	52	19			
					Ob.-Eggendorf				71	52	19			
					Wr.-Neustadt loco				69	52	17			
					Pottendorf-Landegg				74	54	20			

*) Sendungen müssen mit directen nach den bezeichneten Bestimmungsstationen lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen.

**) Für Mineralkohle, welche in Leoben S.B. loco mit der Bestimmung nach Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen zur Aufgabe gelangt, wird die tarifmässig festgesetzte Manipulationsgebühr auf 4 Heller pro 100 kg reducirt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
677	Südbahn-Gesellschaft		Kohle (Holzkohle)	Cilli	Leoben	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	82	74	8	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
				Markt-Tüffer					85	74	11			
				Römerbad					87	74	13			
				Steinbrück					87	74	13			
				Hrastnigg					89	74	15			
				Trifail					92	74	18			
				Lichtenwald					92	74	18			
				Zákány					95·1	76	19·1			
				Barcs					108	88	20			
				Zágráb d. v.					106·6	92	14·6			
				Zákány	Mürzzuschlag				100·1	84	16·1			
				Barcs					115	96	19			
				Zágráb					111·6	100	11·6			
				Barcs	Prevali				94·2	72	22·2			
678			Kohlenlösche	km 561·9 bei Nabresina	Triest S.B.	Beförderung mit Separatzügen von mindestens 20 Wagen unter speciell zu vereinbarenden Bedingungen. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen der Serie K mit einer Minimalgebühr von 16000 Heller per Separatzug			—	8	—			
679			Knochen ungebrannte	Wien (Matzleinsdorf	Laibach S.B.	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			140	122	18			
				Zágráb S.B.					68·7	54	14·7			
				Sziszek					81·6	72	9·6			
				Triest S.B. und Fiume					65·3	52	13·3			
				Budapest S.B.					149·2	132 bezw. incl. ungar. Steuer	17·2			
680			Korksteine	Mödling	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			228·4	184	44·4			
			Korkabfälle	Triest S.B. und Fiume	Mödling				228·4	184 bezw. incl. ungar. Steuer	44·4			
681			Lohe auch ungemahlen, Borke (Rinde) rohe	Bleiburg	Sagrado	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			128	116	12			
				Prevali					125	112	13			
				Unter-Drauburg					123	108	15			
				Saldenhofen					121	106	15			
				Wuchern-Mahrenberg					118	102	16			
				Reifnigg-Fresen					116	102	14			
				Feistritz					109	90	19			
				Marburg					106	90	16			
				Kranichsfeld					104	88	16			
				Pöltschach					99	88	11			
				Cilli					92	88	4			
				Laibach					70	54	16			
			Rinden, als: Fichtenrinden in Röhren	Stationen der Strecke Marburg — Franzensfeste	Klagenfurt				Verschieden	0·30 Heller pro 1 km plus 7 Heller Mgb. pro 100 kg	Verschieden			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
682	Südbahn-Gesellschaft		Magnesit, Dolomit, Manganerze, manganhältige Bruchsteine, Magnesiakalksteine	a) Klamm b) Mitterdorf	Wien (Matzleinsdorf) und Gramm.-Neusiedl	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Heller a) 40 b) 44	Verschieden	Im Kartirungswege		Anf- und Abladen durch Partei
683			Milch und von Milchtransporten herrührende retourgehende leere gebrauchte Gefässe als Eilgut	Stationen der Südbahn und von Stationen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	Wien S.B., Budapest S.B. und Triest S.B., resp. nach den vorgelegenen Stationen und nach Stationen der Strecke St. Peter—Fiume (exclusive von Sziszek nach Fiume und Triest), beziehungsweise in umgekehrter Richtung für Retourgeschirr	Unter den für Eilgüter bestehenden speciellen Bedingungen			Verschieden	Nach Wien, Budapest und Triest auf Entfernungen bis 149 km die Gebühren der Frachtclasse I plus 12 Heller Zuschlagsgebühr mit einer Maximalgebühr von 154 Heller pro 100 kg incl. Mgb. — Auf Entfernungen von 150 km an die Gebühren der Frachtclasse II incl. Mgb. in allen Fällen excl. der sonstigen Nebengebühren und eventueller Transportsteuer. — Die Gebühren werden auf Grund der Gebührenberechnungs-Tabelle im ununterbrochenen Verkehre von der Aufgabs- bis zur Abgabsstation ermittelt. — Die nach Wien S.B., Budapest S.B. und Triest S.B. entfallenden Totalfrachtsätze werden auch nach vorgelegenen Stationen, sowie die für Triest S.B. von Südbahnstationen (excl. von Stationen der Strecke St. Peter—Triest, resp. Nabresina—Cormons) entfallenden Totalfrachtsätze überdies nach Stationen der Strecke St. Peter—Fiume berechnet	Verschieden			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller				
684	Südbahn-Gesellschaft		Metallpatronen und Hülsen	Leobersdorf	Wien (Matzleinsdorf) resp. Grenze Hetzendorf	Frachtzahlung für mindestens 6666 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	40	Verschieden	Im Kartirungswege		
685			Metallwaaren und Artikel zur Erzeugung von Metallwaaren	Ober-Eggendorf resp. vice versa	Wien (Matzleinsdorf)	In jedem Gewichte				36				
686			Oele, mineralische, als Petroleum	Triest S.B., Fiume und Nabresina	Sämmtlichen österr. und auf dem Gebiete der ungar. Krone gelegenen Südbahnstationen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen				Classe B				Auf- und Abladen durch Partei
				Triest S.B. und Fiume	Stationen der Strecke Tetény bis Dinnyes incl. und Moha bis Nagy-Igmand incl.					200 bezw. incl. ung. Steuer				
				Triest S.B. und Freihafen S.B.	Görz					32				
				Triest S.B. und Fiume	Roveredo Mori Ala (loco)					158 160 162 bezw. incl. ung. Steuer				
687			Oele, fett, und Petroleum, dann Mineralschmieröl	Triest S.B. loco	Nabresina	Sendungen müssen ausschliesslich zur Einlagerung in die in Nabresina befindlichen Entrepots behufs seinerzeitiger Weiterbeförderung bestimmt sein			1600	1000	600			
									pro Wagen incl. Verschubgebühr in Nabresina					
688			Oele, als: Mineralschmieröl	Monfalcone	Triest S.B.	In jedem Gewichte			43	32	11			
689			Oelkuchen	Siehe nachstehende Tabelle		Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Wagen			Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden			*) Sendungen müssen mit directen nach Deutschland lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen **) Rücksichtlich Kufstein transit nur für Sendungen, welche mit directen nach Rosenheim lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Hellern, bezw. incl. ungar. Steuer

Von	Nach: Wien (Matzleinsdorf) loco	Wien (Matzleinsdorf) trans.*)	Triest S.B. und Fiume	Trient (Trento)	Wörgl	Kufstein (loco)	Kufstein (trans.)**)	Wörgl	Kufstein (loco)	Komarvaros	Balaton-Szt. György	Siofok	Csaktornya	Kanizsa	Zákány	Barcs
	b)	b)	b)	b)	a)	a)	a)	b)	b)	b)	b)	b)	b)	b)	b)	b)
Steinbrück	144	124	80	286	300	300	300	248	256	92	100	128	64	84	84	108

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
690	Südbahn-Gesellschaft		Papier aller Art	Siehe nachstehende Tabelle			Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893		Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Zngestandene Frachtsätze pro 100 kg in Hellern

Nach	Von: Peggau	Laibach	Salloch	Kapfenberg	Bruck a/M.	Graz	Gratwein	Görz
	In Einzelsendungen							
Wien (Matzleinsdorf) . .	132	244	240	132	132	132	132	332
	Bei Frachtzahlnng mindestens für 10000 kg pro Wagen							
Wien (Matzleinsdorf) .	120	210	206	120	120	120	120	284

von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass
Görz	Graz	In Einzelsendungen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Heller 256	Verschieden
	Klagenfnrt					292	
	Sziszek					238	
	Agram S.B.					202	
	Triest S.B. loco					32	
	Graz	Bei Frachtzahlnng mindestens für 10000 kg pro Wagen				212 bezw. incl. nngar. Stener	
Graz	Innsbruck loco	In Einzelsendungen			Heller 456	Heller 352	Heller 104
Gratwein					464	360	104
Salloch					520	400	120
Görz	Budapest S.B.	In Einzelsendnngen			555·8	474	81·8
		Bei Frachtzahlnng mindestens für 5000 kg pro Wagen			386·3	374	12·3
		Bei Frachtzahlnng mindestens für 10000 kg pro Wagen			386·3	332	54·3
Laibach		In Einzelsondnngen			420	330	90
Salloch					411·9	322 incl. ungar. Stener	89·9

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
691	Südbahn-Gesellschaft		Papier aller Art	Ober-Eggendorf	Wien (Matzleinsdorf) loco *)	In Einzelnsendungen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	53	36	17	Im Kartirungswege		Verzichtleistung auf Expedition mittelst Strassen-Fuhrwerken
				Ebreichsdorf		*) Sendungen dürfen von Wien nicht weiter expedirt werden			43	32	11			
				St. Egyden	Wien (Matzleinsdorf)				63	44 incl. Auf- und Ablege-Gebühr	19			
				und vice versa										
692			Papier aller Art und Pappendeckel	Siehe Tabelle					Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden			Im Export aus Oesterreich-Ungarn siehe Post P. 2 des Tarifes, Theil I
693			Papier, als: Patentpapier, Packpapier, Druckpapier und Pappendeckel	Siehe Tabelle			Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dec. 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden			Diese Transporte sind als Patent-, Pack-, Druckpapier, bezw. Pappendeckel declarirt, zur Aufgabe zu bringen und ist die Verpackung derselben derart vorzunehmen, dass die Papiergattung seitens der Bahnorgane constatirt werden kann

Zu Nr. 692: Zugestandene Frachtsätze per 100 kg in Hellern, bezw. incl. ungar. Steuer

Nach \ Von	Bruck a/M.	Ebenfurth	Ebreichsdorf	Frohnleiten	Gloggnitz	Gram.-Neusiedl	Graz	Gratwein	Kapfenberg	Ober-Eggendorf	Peggau	Pottschach	Pottend.-Landegg	Puntigam	St. Egyden	Ternitz	Wr.-Neustadt	Wien (Matzleinsdorf)	Hall
	in Einzelsendungen																		
Triest (S.B.) und Fiume	232	296	300	216	276	308	204	208	232	292	212	276	296	204	284	280	288	316	—
	bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen																		
Triest (S.B.) und Fiume	—	260	260	—	240	260	—	—	—	260	—	240	260	—	240	240	240	—	313

Zu Nr. 693: Zugestandene Frachtsätze per 100 kg in Hellern bezw. incl. ung. Steuer

Von \ Nach	Székesfehérvár	Baden	Felixdorf	Theresienfeld	Wr.-Neustadt	Leobersdorf	Adelsberg	Zágráb (S.B.)	Klagenfurt	Salloch	Trifail	Kanizsa	Villach (S.B.)	Bozen-Gries	Monfalcone	Görz	Laibach	Innsbruck
	in Einzelsendungen																	
Graz (S.B.)	228	132	132	132	132	132	160	134	132	132	120	136	132	268	200	212	132	284

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
694	Südbahn-Gesellschaft		Papier, als: Patentpapier, Packpapier, Druckpapier und Pappendeckel							Heller		Im Kartirungswege		Diese Transporte sind als Patent-, Pack-, Druckpapier, bezw. Pappendeckel declarirt zur Aufgabe zu bringen und ist die Verpackung derselben derart vorzunehmen, dass die Papiergattung Seitens der Bahnorgane constatirt werden kann
				Gratwein	Monfalcone	In Einzelsendungen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	336	208	128			
				Wr.-Neustadt	Monfalcone				472	296	176			
				Bruck a/M.	Wien (Matzleinsdorf)				171	124	47			
				Kapfenberg	Wien (Matzleinsdorf)				163	120	43			
				Villach S. B.	Budapest S. B.				443·9	284	159·9			
				Spittal a/D.	Budapest S. B.				475·9	304	171·9			
				Laibach S. B.	Budapest S. B.				420·0	264	156·0			
				Salloch	Budapest S. B.				411·9	260	151·9			
				Spielfeld	Budapest S. B.				332·3	204 incl. ungar. Steuer	128·3			
										Heller				
				Villach S. B.	Graz S. B.				221	132	89			
				Spittal a/D.	Graz S. B.				247	152	95			
				Frohnleiten	Siehe Tabelle				Verschieden	Siehe Tabelle	Verschieden			

Zugestandene Frachtsätze in Heller. bezw. incl. ungar. Steuer

Von	Nach: Wien (Matzleinsdorf)	Laibach	Innsbruck	Baden	Felixdorf	Theresienfeld	Wr.-Neustadt	Adelsberg	Zagrab S. B.	Klagenfurt	Trifail	Villach S. B.	Görz, Monfalcone und Sagrado
	in Einzelsendungen												
Frohnleiten	132	140	296	124	120	120	120	172	148	132	132	144	228

von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass
						Heller	
Spielfeld	Wien (Matzleinsdorf)	In Einzelsendungen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1193	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	255	152	103
Spielfeld	Gloggnitz				188	132	56
Spielfeld	Innsbruck				416	260	256
Puntigam	Wien (Matzleinsdorf)				221	132	189
Peggau	Laibach				230	136	94

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller				
695	Südbahn-Gesellschaft		Papier, als: Patentpapier, Packpapier, Druckpapier und Pappendeckel	Laibach und Sallocb	Gratwein und Graz	In Einzelsendungen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	132	Verschieden	Im Kartirungswege		Diese Transporte sind als Patent-, Pack-, Druckpapier, bezw. Pappendeckel declarirt zur Aufgabe zu bringen und ist die Verpackung desselben derart vorzunehmen, dass die Papiergattung seitens der Bahnorgane constatirt werden kann
				Leoben	Wien (Matzleinsdorf)	In Einzelsendungen. Diese Sendungen müssen von Thalheim oder Judenburg proveniren			179	132	47			
				Villach S.B.	Wien (Matzleinsdorf)	In Einzelsendungen. Diese Transporte müssen entweder in Wien verbleiben oder aber nach Göding, Hainburg, Neutitschein, Bautsch, Jagielnica, Krakau, Stein oder Sternberg bestimmt sein			400	312	88			
				Spittal a/D.					432	336	96			
696			Papierabfälle	St. Egyden	Wien (Matzleinsdorf)	In Einzelsendungen			63	44 incl. Auf- u. Ablegegebühr	19			
				und vice versa										
697			Pappendeckel	Ternitz und Gloggnitz	Graz S.B.	Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen			Verschieden	96	Verschieden			Die Sendungen müssen als Pappendeckel declarirt zur Aufgabe gelangen. Die Verpackung ist derart vorzunehmen, dass die Richtigkeit der Declaration seitens der Bahnorgane constatirt werden kann
				St. Egyden	Wien (Matzleinsdorf)	In Einzelsendungen			63	44 incl. Auf- u. Ablegegebühr	19			
				Graz und Peggau	Wien (Matzleinsdorf)				Verschieden	132	Verschieden			
				und vice versa										
698			Pflaumen, Aepfel und Birnen, gedörrt, dann Pflaumenmus und Nüsse	Sziszek Lekenik Gorica Zágráb	Wien (Matzleinsdorf)	In Einzelsendungen. Sendungen dürfen ab Wien über die österr. Grenzstationen der k. k. Staatsbahnen nicht zur Weiterbeförderung gelangen			Verschieden	218 230 230 230 incl. ung. Steuer	Verschieden			
				Stationen der Strecken Steinbrück-Zaprešić u. Laibach-Cilli incl.						228 bezw. incl. ung. Steuer				
699			Feigen, gedörrt oder geröstet	Laibach S.B.										

Fortlaufende Nr.	Die Pnblication erfolgt von der	und im Namen der	für Artikel	Das Zngeständniss wird gemacht: für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingnngen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Docnmente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, nud Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Docnmente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
700	Südbahn-Gesellschaft		Reis, Reiskleie, Reisstaub, Reismehl nud Reishülsen	Bozen loco Trient loco Roveredo loco Görz loco Monfalcene loco	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Heller 288 288 288 202 202	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Görz loco Monfalcone loco Roveredo loco Trento (loco) Bozen-Gries loco	Bndapest S.B.					210 210 314 314 314 bezw. incl. nng. Stener				
				Monfalcone	Sziszek Zágráb S.B.	In Einzelsendnngen				182 152 incl. ung. Steuer				
				Roveredo loco	Wr.-Nenstadt Graz S.B. Marbnrg					288 248 220				
				Bozen-Gries loco	Wr.-Neustadt					288				
701			Reiskleie, Reisstaub und Reishülsen	Triest S.B. und Fiume	Stationen der Strecke Hetzendorf incl. bis Mixnitz, incl. Laxenbnrg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen				192				
					Frohnleiten Peggan Stübing Jndendorf Gratwein Graz									
					Stationen der Strecke Calliano bis Knfstein incl.					240 bezw. incl. nng. Steuer				
702			Reisstärke	Sagrado	Wien (Matzleinsdorf)				310·0	244	66·0			
					Bndapest S.B.				331·2	220 bezw. inclus. nngar. Stoner	111·2			
703			Halbreie	Fiume	Sagrado				124	70 incl. nng Stener	54			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
704	Südbahn-Gesellschaft		Rüben, Rübenabfälle und Dünger	Stationen der Strecken Inzersdorf — Wr.-Neustadt und Pottendorf—Landegg—Gramm.-Neusiedl (resp. vice versa)	Pottendorf-Landegg und Ebenfurth	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	0·48 Heller pro 1 km und 100 kg mit einer Minimalgebühr von 8 Heller pro 100 kg	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
705	Südbahn-Gesellschaft		Rüböl, Leinöl, Oelfirniese	Siehe nachstehende Tabelle		In Einzelsendungen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		

Zugestandene Frachtsätze pro 100 kg in Hellern

Von	Nach: Stationen der Strecke Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen, sowie der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Leoben S.B.	Graz S.B.	Villach S.B.	Klagenfurt	Nabresina	Cormons loco	Triest S.B. und Fiume	Bozen-Gries	Brixen	Trient	Innsbruck	Franzensfeste	Agfalva	Sopron	Kanizsa	Szombathely	Székesfehérvár	Budapest S.B.	Sziszek
Steinbrück	196	132	112	148	132	132	136	132	284	264	316	300	264	202	202	134	170	194	232	96

beziehungsweise inclusive ungarische Steuer

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente …	Besondere Bemerkungen
706	Südbahn-Gesellschaft		Salz	Triest S.B.	Wien (Matzleinsdorf) u. vorgelegenen Stationen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Heller 180	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Sagrado				Heller 44	20	24			
				Hall Bahnhof	Innsbruck loco	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen			14	8	6			Sendungen müssen nach Innsbruck loco und Wilten loco bestimmt sein und dortselbst bezogen werden
707			Salz, als: Fabriksalz	Triest S.B.	Liesing	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	300·4	168	132·4			
					Hrastnigg				118	70	48			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
708		Südbahn-Gesellschaft	Sand (auch Quarzsand und Quarzsandklumpen)			Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893		Heller		Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
				Vöslau	Wien (Matzleinsdorf)				28	16	12			
				Baden	Hetzendorf				22	10	12			
				Felixdorf	Hetzendorf				28	13	15			
				Felixdorf	Wien (Matzleinsdorf)				34	20	14			
					Brunn-Maria-Enzersdorf				22	13	9			
				Rann	Sziszek				53·1	28	25·1			
				Reichenburg					57	34	23			
										bezw. incl. ungar. Steuer				
				Sagrado	Sessana				34	24	10			
					Triest S.B. loco				34	13	19			
				Markt Tüffer	Graz S.B.				68	44	24			
				Römerbad					70	46	24			
				Rann					82	62	20			
				Lichtenwald	Wr.-Neustadt				118	106	12			
					Mürzzuschlag				97	82	15			
					Leoben				92	74	18			
					Graz				75	52	23			
					Maria-Rast				63	38	25			
					Prevali				77	56	21			
				Steinbrück	Wr.-Neustadt				113	102	11			
					Mürzzuschlag				94	76	18			
					Leoben				87	68	19			
					Graz				70	48	22			
					Prevali				73	52	21			
				Salloch	Mürzzuschlag				106	92	14			
					Graz				85	64	21			
					Prevali				87	68	19			
				Laibach	Mürzzuschlag				109	94	15			
					Graz				87	66	21			
					Prevali				89	70	19			
				Divacca	Leoben				128	118	10			
					Graz				111	96	15			
					Leibnitz				101	86	15			
					Maria-Rast				99	82	17			
					St. Lorenzen				101	86	15			
					Reifnigg-Fresen				104	88	16			
					Prevali				113	100	13			
					Pöltschach				87	68	19			
					St. Georgen				82	60	22			
					Storé				80	58	22			
					Cilli				77	58	19			
					Hrastnigg				70	48	22			
					Sagor				68	44	24			
					Rann				82	62	20			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
709	Südbahn-Gesellschaft		Sand (auch Quarzsandklumpen)	Laase	Mürzzuschlag Graz Prevali	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	106 82 85	90 62 66	16 20 19	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
				Lajta-St.-Miklos	Leobersdorf				22·4	12	10·4			
710			Schmirgelsteine, Bims- und Feuersteine, auch Glasbruch	Triest (S.B.) loco	Sagrado	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			Verschieden	20	Verschieden			
711			Schmirgel und Schmirgelfabrikate, dann Schleifpräparate von Bims-, Feuerstein und von Glas	Sagrado	Wien (Matzleinsdorf) Budapest (S.B.)	In Einzelnsendungen				404 426 bezw. incl. ung. Steuer				
712			Schotter	Sagrado	Triest (S.B.) Freihafen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen				14				Auf- und Abladen durch Partei
				Nabresina und Bivio-Duino						10				
				Prosecco Nabresina und Bivio-Duino		Beförderung mit Separatzügen von mindestens 20 Wagen unter speciell zu vereinbarenden Bedingungen. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen der Serie K mit einer Minimalgebühr von *) 24000 Heller **) 17600 pro Separatzug				*) 12 **) 9				
				Cormons loco	Triest (S.B.) und Triest Hafen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen				22				
				Wr.-Neustadt	Sopron				28	19 incl. ung. Steuer	9			
713			Schwefel, roh	Triest (S.B.) und Fiume	Liesing	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			352·2	172	180·2			
					Pettau				220·2	144 bezw. incl. ung. Steuer	76·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
714	Südbahn-Gesellschaft		Schwefelkios (Eisenkics)	Bruneck	Kufstein (transit)	Frachtzahlung mindestens für das Ladsgewicht der vsrwendsten Wagen. Sendungen müssen nach Heufeld bsstimmt ssin	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	71	60	11	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
				Sillian					82	66	16			
				Triest S.B. und Fiume	Hrastnigg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Sendnngen müssen von Spanien oder Portugal provenieren, und diese Provenienz muss bei der Aufgabe durch Schiffsconnaissements oder Certificate der Seebehörde nachgewiesen werden			74·3	62 bezw. incl. ungar. Steuer	12·3			
715			Schwefelkies-Abbrände	Gratwein	Wien (Matzleinsdorf) transit	Frachtzablung mindestens für das Ladsgswicht der verwendeten Wagen. Sendungen müssen für Witkowitz bestimmt sein			78	60	18			Auf- und Abladen durch Partei. Nur bei Verwendung leer retourgehender Kohlenwagen
				Brnck a/M.					69	48	21			
716			Sessel aus gebogenem Holze, zerlegt, in Kisten verpackt	Windisch-Feistritz	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Verlndnng auf offensn Wagen. Das Aufladen hat die Partei durch ihre eigenen Leute zu besorgen. Die nothwendigen Deckmittel sind von der Partei beizustellen			Verschieden	Heller pro Wagen bezw. inclus. ungar. Steuer 11200	Verschieden			
					Triest (S.B.) und Fiume					11800				
				Pöltschach	Wien (Matzleinsdorf)					11200				
					Triest S.B. und Fiume					11600				
					Cormons transit					12800				
717			Sodn (kohlonsanres Natron) und schwefelsaure Thonsrde	Lissing	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindosteus 10000 kg pro Wagen				Heller 12				
718			Spath, als: roher Fluss-, Feld- und Kalkspath in Stücken, ledig vsrladen, und Steine, rohe	Wisn (Matzleinsdorf)	Graz (S.B.)	Frachtzahlung für mindostens das Ladegewicht der verwendeten Wagsn			87	72	15			Auf- und Abladen durch Partei

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
719	Südbahn-Gesellschaft		Spiritus, Branntwein und Essig	a) Wien (Matzleinsdorf) und Brunn-Maria-Enzersdorf b) Budapest S.B. c) Uj-Szöny	Laibach Steinbrück Nabresina Monfalcone Sagrado Görz Cormons loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Heller a) b) c) 224 224 232 224 224 232 240 240 240 250 250 252 250 250 256 250 250 264 250 250 272 bezw. incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		Anf- und Abladen durch Partei
				Wien (Matzleinsdorf) und Brunn-Maria-Enzersdorf	Sziszek und Zágráb S.B.				Verschieden	Heller 226 inclus. ungar. Steuer	Verschieden			
				Wien (Matzleinsdorf) und Brunn-Maria-Enzersdorf	Stationen der Strecke Goesensass inclus. bis Franzensfeste inclus.	In Einzelsendungen				Heller 324				
720			Steine, rohe und bearbeitete, excl. Bildhauerarbeiten	Nabresina	Fiume	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen				Heller 40 inclus. ungar. Steuer				
				Sagrado	Cormons loco Görz Triest S.B. loco					Heller 13 8 18				
				Stationen der Strecke Roveredo bis Kufstein	Sterzing					0·40 Heller pro 100 kg und 1 km				
721			Steine, als: Bruchsteine	Innichen Toblach	Wörgl loco				Heller 76 76	 64 62	 12 14			
				Mitterdorf	Leoben*)				Heller 33	 20*)	 13			
722			Steine, als: Bausteine	Ternitz St. Lorenzen u. Faal Maria-Rast Leibnitz Atzwang	Payerbach Marburg Marburg Barce**) Bozen-Gries				Heller bezw. incl. ungar. Steuer 16 22 16 84·3 16	 10 12 10 66**) 10	 6 10 6 18·3 6			
723			Bausteine aller Art und Sand	Mödling	Inzersdorf				22	12	10			
724			Steine, als: Pflastersteine und Steinplatten	Branzoll	Bozen-Gries				16	10	6			
725			Steine, als: Pflastersteine, Gesimssteine, und Trottoirplatten	Branzoll	Kufstein trs.***) Klagenfurt Villach (S.B.)				Heller 85 109 99	 69***) 90 80	 16 19 19			
726			Steine, als: Tuffsteine	Kufstein	Wörgl				16	10	6			

*) Transporte müssen in Leoben locale Verwendung finden oder nach Stationen der Leoben-Vordernberger, Eisenerz-Vordernberger Bahn oder nach Stationen der Strecke St. Michael loco—St. Rupprecht loco bestimmt sein.
**) Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Fünfkirchen zur Aufgabe gelangen.
***) Für Sendungen nach bayerischen Stationen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
727	Südbahn-Gesellschaft		Steine (Granit) roh bearbeitet, als: Würfel-, Leistensteine, Platten, Bruchsteine etc.	a) Reifnigg-Fresen b) Wuchern-Mahrenberg	Marburg Pettau Kühnsdorf Klagenfurt Graz (S.B.) Cilli Villach (S.B.) Bruck a/M. Leoben S.B. Zágráb (S.B.)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Heller a) 20, 32, 36, 36, 40, 42, 50, 52, 58, 68 b) 24, 36, 30, 34, 44, 46, 48, 54, 60, 70 bezw. incl. ung. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
728			Steine	Wildon	Graz					12				
729			a) Steine und Steinhauerwaaren, welche in Classe B rangiren; b) Steine, welche in Classe C rangiren	Csaktornya *)	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Sendungen der Classe B Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen Bei Sendungen der Classe C Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen *) Sendungen müssen von Budinšćina proveniren				ad a) 98 ad b) 90				
				Reifnigg-Fresen	Triest (S.B.) und Fiume					ad a) 108 ad b) 100				
				Nabresina Monfalcone Prosecco Sagrado Görz	Budapest (S.B.)					ad b) 160 ad b) 172 ad b) 164 ad b) 176 ad b) 184				
				Reifnigg-Fresen Wuchern-Mahrenberg	Székesfehérvár					ad b) 94 ad b) 96 bezw. incl. ung. Steuer				
730			Steine und Steinhauerwaaren, welche in Classe B und Classe C rangiren	Reifnigg-Fresen	Laibach (S.B.)					68				
				Nabresina	Barcs Zákány Zágráb (S.B.) Sziszek Szombathely (loco u. transit)					128 108 78 104 148 bezw. incl. ung. Steuer				
731			Steinhauerwaaren in Classe B rangirend, auch in Brettervorschalungen, bis zu Stücken von höchstens 10000 kg mit Ausnahme von Bildhauerarbeiten	Sterzing Atzwang Waidbruck Trento Roveredo Mori Avio Bozen-Gries Auer Branzoll	Budapest (S.B.)					237 245 241 265 273 273 277 249 253 253 incl. ung. Steuer				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
732	Südbahn-Gesellschaft		Stiegenstufen, Schleifsteine und Bausteine, welche in Classe B und C rangiren	Balaton-Szt.-György	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Sendungen der Classe B: Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen Bei Sendungen der Classe C: Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen			Verschieden	98 Heller incl. ung. Steuer				Auf- und Abladen durch Partei
733			Steinhauerwaaren der Classe B mit Ausnahme von Bildhauerarbeiten	Nabresina Monfalcone Prosecco Sagrado Görz	Wien (Matzleinsdorf) und Budapest S.B., sowie nach Wien und Budapest vorgelegenen Stationen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Aufladen hat die Partei zu besorgen oder hiefür die tarifmässige Gebühr zu entrichten. Das Abladen und Aufladen in Wien (Matzleinsdorf) erfolgt, wenn die zur Abfuhr nöthigen Strassenfuhrwerke binnen 24 Stunden nach erfolgter Avisirung beigestellt werden, durch Bahnorgane gegen Entrichtung von 4 Heller pro 100 kg, andernfalls wird insoferne die Sendungen bereits abgeladen wurden, bei Inanspruchnahme dieser Begünstigungen für die in obiger Zeit nicht erfolgte Abfuhr für je angefangene 24 Stunden ein Pönale von 960 Heller pro Wagen nebst den tarifmässigen Nebengebühren berechnet. Das Abladen in Budapest S.B. verrichtet die Bahnanstalt	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893		Heller 194 194 194 198 200 bezw. incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
734			Stroh	Molnari	Gratwein	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Decken sind vom Aufgeber beizustellen			102·6	80	22·6			Auf- und Abladen durch Partei
				Zala-Szt. Ivan					94·1	72	12·1			
				Szt.-Mihaly					88·9	66	22·9			
				Gelse					83·5	62	21·5			
				Kanizsa					78·2	56	22·2			
				Komarvaros					86·6	62	24·6			
				Balaton-Szt.-György					90·8	68	22·8			
				Bóglar					99·4	78	21·4			
				Szantod					103·7	84	29·7			
				Siófók					106·9	88	18·9			
				Legrad					78·2	54	24·2			
				Zákány					81·2	56	25·2			
				Góla					83·4	60	23·4			
				Berzencze					83·5	62	21·5			
				Vizvar					88·9	66	22·9			
				Babocsa					90·3	68	22·3			
				Barcs					94·2	72 Heller incl. ungar. Steuer	22·2			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
735	Südbahn-Gesellschaft		Flaschenhälter aus Schilf oder Stroh bei einem Pressungsgrade von mindestens 100 kg pro m³	Kanizsa Marburg	Sämmtlichen Südbahnstationen bei ununterbrochenem Durchlaufe über Südbahnlinien gerechnet	In Einzelsendungen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Classe A	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
736			Tabakfabrikate	Triest S.B. loco	Görz				74	48 incl. Auf- und Ablegegebühr	26			
737			Tabakmaterial und sonstige Gefällsutensilien und Tabakgeschirr	Schwaz (und vice versa)	Innsbruck	In Einzelsendungen. Partei muss auf die Achsverfrachtung verzichten			Verschieden	34	Verschieden			
738			Talkerde	Graz S.B.	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			121·3	104 bezw. incl. ungar. Steuer	17·3			Auf- und Abladen durch Partei
739			Thon und Thonerde lose oder in Säcken	Csaktornya*)	Wien (Matzleinsdorf) und Inzersdorf S.B.				Verschieden	80 incl. ungar. Steuer	Verschieden			*) Die Sendungen müssen von Bedekovčina provsniren
740			Torf, Torfstreu und Torfmull	Freienfeld	Ala loco	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			73	51	22			Auf- und Abladen durch Partei
					Bozen-Gries				43	19	24			
					Brixen				22	7	15			
					Bruneck				34	16	18			
					Innsbruck				43	21	22			
					Kufstein				68	45	23			
					Lienz				63	39	24			
					Mori				68	46	22			
					Roveredo				68	45	23			
					St. Michele				58	31	27			
					Trento				63	37	26			
					Wörgl				63	40	23			
				Villach S.B.	Stationen der Strecken Paternion-Feistritz bis Möhlbach und Kufstein bis Ala				Verschieden	0·32 Heller pro 100 kg und 1 km mit einer Minimalgebühr von 12 Heller pro 100 kg	Verschieden			
				Steinach	Stationen der Strecken Kufstein—Ala und Franzensfeste—Villach									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller				
741	Südbahn-Gesellschaft		Malztrebern nasse und Weintrebern	Brunn (Maria-Enzersdorf) und Liesing	Wien (Matzleinsdorf) und Hetzendorf	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	12	Verschieden	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen durch Partei
742			Walzensinter	Kapfenberg	Storé				77	64	13			
				Graz					63	52	11			
				Prevali	Klagenfurt				39	28	11			
				Unter-Drauburg					43	34	9			
743			Weinreben a) Eilgut b) Frachtgut	Sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	Sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn				Verschieden	ad a) Classe I, bezw. Ausnahmetarif Nr. I für Eilgüter, wo sich derselbe billiger stellt; ad b) Classe A	Verschieden			
744			Wein	Zágráb S.B.	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindest. 6000 kg pro Wagen			300	276 incl. ungar. Steuer	24			
745				Stationen der Strecke Avio—Matarello	Innsbruck	In Einzelsendungen			Verschieden	156	Verschieden			
					Hall					160				
				Stationen der Strecke Avio bis Trient	Schwaz					176				
					Jenbach					178				
					Kundl					190				
				Stationen der Strecke Avio bis Lavis	Brixlegg					182				
					Wörgl					194				
					Kirchbüchl					194				
					Kufstein					202				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller				
746	Südbahn-Gesellschaft		Wein	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Stationen incl. Laxenburg und den Stationen der Strecke Lajta-Szt. Miklós-Nagy-Czenk, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	a) In Einzelsendungen. b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, c) für mindestens 8000 kg, d) für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	a) 358 b) 326 c) 244 d) 208	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebige Frachtsätze gelangen nur insolange zur Anwendung, als sich die normalen Tarife nicht billiger stellen
				Görz						d) 252				
				und vice versa										
				Görz	Budapest S.B. und Promontor					d) 253 bezw. incl. ung. Steuer				
				und vice versa										
747				Adelsberg, Divacca und Sessana	Sopron					c) 290 d) 240				
748				Gelse Szt. Mihály	Graz S.B.	In Einzelsendungen				144 incl. ung. Steuer				
749				Divacca transit (für Provenienzen von Stationen der k. k. Istrianer Staatsbahnen)	Wien (Matzleinsdorf) und vorgelegenen Südbahn-Stationen incl. Laxenburg und Leoben, nach den Stationen der Strecke Lajta-Szt. Miklós-Nagy-Czenk, sowie nach Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 8000 kg b) 10000 kg pro Wagen				a) 284 b) 240 bezw. incl. ung. Steuer				Die nebigen Frachtsätze nach vorgenannten Stationen gelangen nur insolange zur Berechnung, als sich die normalen Tarife nicht billiger stellen sollten
					Budapest (S.B) Uj-Szőny sowie vorgelegenen Südbahn-Stationen					a) 294 b) 244 incl. ung. Steuer				
750				Triest S.B. und Fiume	Budapest S.B. und Kelenföld transit	a) In Einzelsendungen Bei Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg c) 10000 kg pro Wagen				a) 298 b) 270 c) 218				
					Promontor					a) 296 b) 268 c) 216				
					Barcs					c) 212				
					Zákány					a) 204 b) 184 c) 158				
					Zágráb					b) 138 c) 126				
				Triest S.B.	Sziszek					c) 180				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
751	Südbahn-Gesellschaft		Wein	Triest und Fiume	Promontor vorgelegenen Stationen der Südbahn incl. Székesfehérvár und Stationen der Linie Nagy-Igmand bis Moha	a) In Einzelsendungen Bei Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg c) 10000 kg pro verwendeten Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	Heller a) 296 b) 268 c) 216	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebige Frachtsätze gelangen nur insolange zur Anwendung, als sich die Localtarife der Südbahn, die ungar.-adriatischen Verbandstarife oder die bei Berechnung der Umkartirung in Csakathurn oder Zákány entfallenden Frachtsätze nicht billiger stellen, in welchem Falle die sich ergebende billigere Frachtberechnung Anwendung findet
					Lövö und Lövö vorgelegenen Stationen der Südbahn incl. Szombathely und Zala-Szt.-Ivan					c) 216 incl. ungar. Steuer				
				und vice versa										
752			Wein und Most	Lajta-Szt.-Miklos	Wien (Matzleinsdorf Atzgersdorf-Mauer Liesing Mödling Guntramsdorf Gumpoldskirchen	In Einzelsendungen				Heller 40 40 40 40 40 40				
				und vice versa										
753			Weinstein, roh	Triest S.B. und Fiume	Liesing	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen				Heller 240 bezw. incl. ungar. Steuer				
754			Ziegel, als: Bau-, Dach- und sonstige Ziegel	Kufstein	Trient Lavis St. Michele Salurn Neumarkt-Tramin Auer Branzoll Bozen-Gries Blumau Atzwang	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen				72 Heller				Auf- und Abladen durch Partei
755				Mödling und Hennersdorf	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht pro verwendeten Wagen			Verschieden	Heller 9	Verschieden			
				Mödling	Wr.-Neustadt Grammat-Neusiedl Neunkirchen Inzersdorf				Heller 28 47 34 22	15 24 22 12	Heller 13 23 12 10			
				Laibach (S.B.)	Triest (S.B.) und Fiume				65·3	36	29·3			
756			Ziegel, feuerfeste	Storé	Triest S.B. und Fiume				89	76 bezw. inclus. ungar. Steuer	13			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
757	Südbahn-Gesellschaft		Zink, roh	Sagor	Wien (Matzleinsdorf) Triest (S.B.) und Fiume Kufstein Leobersdorf Budapest (S.B.)	Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	273 153·5 383 260 287·1	200 100 242 184 192	73 53·5 141 76 95·1	Im Kartirungswege	Im Kartirungswege bei Vorschreibung auf dem Frachtbriefe Triest-Freihafen oder Fiume-Freihafen, sonst im Rückvergütungswege, vorausgesetzt, dass die Sendungen binnen 12 Monaten vom Tage des Eintreffens in Triest, resp. Fiume zum See-Exporte nach dem Auslande gelangen. Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der den Transport von der Aufgabsstation bis Triest, resp. Fiume nachweisenden Original-Bahnfrachtbriefe und der den Seetransport von Triest resp. Fiume nach den ausländischen Bestimmungshafen nachweisenden Certificate des k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanates in Triest resp. des kgl. ungar. Hafenamtes in Fiume, welche Documente längst. 6 Monate nach der Weiterbeförderung ab Triest resp. Fiume in Vorlage gebracht werden müssen	
				Cilli	Wien (Matzleinsdorf) Graz Triest (S.B.) und Fiume Wr.-Neustadt Ober-Eggendorf Leobersdorf Gumpoldskirchen Guntramsdorf				255 116 178·5 226 232 238 244 244	180 92 120 154 160 164 180 180 bezw. incl. ung. Steuer	75 24 58·5 72 72 74 64 64			
758			Zinkasche, Zinkvitriol, Kupfervitriol	Ober-Eggendorf	Wien (Matzleinsdorf)	In Einzelsendungen			53	36	17			
759			Zinkstaub	Cilli	Wien (Matzleinsdorf) Triest (S.B.) und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			255 178·5	200 132 bezw. incl. ung. Steuer	55 46·5			
760			Zucker, als: a) raffinirt b) roh und raffinirt	Sopron Nagy-Czenk Bükk Lövö Pottendorf Ebenfurth Uj-Szöny	Triest S.B. und Fiume	ad a) Frachtzahlung für mindestens 5000 kg ad b) für mindestens 10000 kg pro Wagen			Verschieden	a) 264, b) 238 a) 260, b) 232 a) 256, b) 222 a) 258, b) 226 a) 262, b) 234 a) 264, b) 234 a) 283, b) 262 bezw. incl. ung. Steuer	Verschieden			
761			Zucker aller Art excl. Traubenzucker (Glykose) und Stärkezucker	Bükk, Ebenfurth, Sopron, Pottendorf-Landegg, Lövö und Nagy-Czenk	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Weiterbeförderung der Sendungen von Triest und Fiume auf dem Seewege nach dem Auslande. NB. Für Sendungen, welche nach Triest loco oder Fiume loco, dem österr.-ungar. Küstengebiete (Istrien, Küstenland, Croatien, Dalmatien), Bosnien, der Herzegowina oder sonst landeinwärts bestimmt sind, findet dieser Frachtsatz keine Anwendung				182 bezw. incl. ung. Steuer				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
										Heller ad a / ad b—f				
762	Südbahn-Gesellschaft		Zucker, raffinirt	a) Ebenfurth b) Pottendorf c) Sopron d) Nagy-Czenk e) Lövö f) Bükk	Ala	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	376 / 384	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Auer					320 / 328				
					Bluman					312 / 320				
					Bozen-Gries					312 / 320				
					Brixlegg					228 / 236				
					Brixen					276 / 284				
					Franzensfeste					276 / 284				
					Hall					236 / 244				
					Innsbruck					222 / 230				
					Jenbach					236 / 244				
					Kufstein					228 / 236				
					Kirchbüchl					222 / 230				
					Kundl					222 / 230				
					Lavis					344 / 352				
					Mori					364 / 372				
					Neumarkt-Tramin					320 / 328				
					Roveredo					360 / 368				
					Salurn					320 / 328				
					St. Michele					328 / 336				
					Sterzing					282 / 290				
					Schwaz					244 / 252				
					Trient					344 / 352				
					Wörgl					208 / 216				
					Bruneck					276 / 284				
					Klagenfurt					202 / 210				
					Lienz					276 / 284				
					Villach					210 / 218 bezw. incl. ung. Steuer				
					Laibach (S.B.)					ad a—f 212				
					Görz					a) 286 b) 286 c) 290 d) 284 e) 278 f) 274 bezw. incl. ung. Steuer				
763			Zucker, roh	Wien (Matzleinsdorf) und Grammat-Neusiedl	Nagy-Czenk	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen				74				
					Bükk					92 inclusive ung. Steuer				
764			Zündwaaren	Graz	Triest (S.B.) und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen			446·6	250	196·6			
				Leibnitz					398·7	250	148·7			
				Maria-Rast					374·7	250 bezw. incl. ung. Steuer	124·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
765	Südbahn-Gesellschaft		Papier und Pappendeckel	Graz S.B., Puntigam, Kalsdorf, Wildon, Spielfeld	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. — Die angeführten Sätze haben nur Geltung für Sendungen, die nach westlich Gibraltar gelegenen Häfen, sowie nach Spanien, Tunis, Algier und Marokko bestimmt sind, dann für Sendungen, welche via Suezcanal befördert werden	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	Verschieden	180 (Heller)	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma 1. bei frankirten Gebühren als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, 2. bei überwiesenen Gebühren als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe, in beiden Fällen unter Beibringung eines vom k. k. Hafen- und Seesanitäts-Capitanate in Triest, resp. vom kgl. Hafenamte in Fiume auf Grund der Manifeste (Schiffsladeliste) ausgefertigten Certificates über Verschiffung und bedungene Destination der Sendungen. Die Vorlage der Documente hat längstens bis Ende März 1894 zu erfolgen	Hiedurch wird unter Bezugnahme auf die Kundmachung vom 13. März l. J., Verordgs.-Bl. Nr. 31, die im Verordnungs-Blatt Nr. 147 vom 22. December 1892 unter fortl. Nr. 2277 publicirte Begünstigung gegenstandslos
				Gratwein					264·5	184	80·5			
				Peggau					268·5	186	82·5			
				Frohnleiten					268·5	188	80·5			
				Bruck a/M.					282·5	194	88·5			
				Kapfenberg					282·5	196	86·5			
				Mürzzuschlag					299·5	208	91·5			
766	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakraczer Eisenbahn	a) Seidencocons (Galetten) rohe und trockene, ferner Rohseidenfäden als Eilgut; b) Seidencocons (Galetten) trockene, ferner Rohseidenfäden als Frachtgut	Sämmtlichen auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Südbahn-Stationen mit Ausnahme von Fiume, ferner von den Stationen der Barcs-Pakraczer Eisenbahn und vice versa	Cormons und Peri	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen. Die betreffenden Frachtbriefe müssen mit dem feuchten Amtsstempel der jeweilig als Aufgeberin figurirenden Amtsstelle, d. i. die Centrale des kgl. ungar. Landes-Inspectorates für Seidenzucht in Szegszárd und die demselben unterstellten Ober-Inspectorate, Inspectorate, Seidenfabriken, Spinnereien und Cocons-Einlösungsämter versehen sein	Vom 1. April 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Variabel	ad a) Frachtsätze für sperrige Güter ad b) Frachtsätze der Classe II	Variabel	Im Kartirungswege		Hiedurch wird unter Bezugnahme auf die Kundmachung vom 13. März l. J., Verordgs.-Bl. Nr. 31, die im Verordnungs-Blatt Nr. 130 vom 12. November 1892 unter fortl. Nr. 1728 publicirte Begünstigung gegenstandslos

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
767	**Südbahn-Gesellschaft**		Mineralkohle	G r a z S.B.	T e r n i t z	**Bei Anflieferung eines Minimalquantums von 12000 Tonnen während der Begünstigungsdauer.** Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Leute auf eigene Kosten besorgen zu lassen. Sendungen müssen von Stationen der Graz-Köflacher Bahn provenieren	Bis Ende December 1893	Localtarif	26 kr. ö. W. Noten excl. Mgb.	25 kr. ö. W. Noten excl. Mgb.	1 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
768	**Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft**		Niederschlesische Kohle und Coaks	Sämmtlichen Versandtstellen des Tarifes vom 1. Jänner 1889	Bruck a./L. M.A.V. transit (für Stationen der kgl. Ung. Staatseisenbahnen)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1893	Directer Tarif vom 1. Jänner 1889	Verschieden		10 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, längstens innerhalb dreier Monate nach Ablauf der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses vorzulegen	Die Sendungen müssen mit directe nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen. Mit Einführung eines neuen directen Tarifes für niederschlesische Kohle und Coaks nach ungarischen Stationen tritt dieses Zugeständniss ausser Kraft
769	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Bahnen	Holz des Specialtarifes 2	Nemsova	Wsetin	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bez. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen, und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	51 kr.		Im Kartirungswege		
770	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Cement	Kufstein	Z l i v	Aufgabe von mindestens 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. April d. J. bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893			kr. ö. W. 49		Im Kartirungswege		
771	**K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen**		Magnesit der Position № 3 der Waarenclassification des Tarif Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893	Leoben transit	Buchs	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der bestehenden tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 73	kr. 62	kr. 11	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
772	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Dranitzen und Schindeln aus Post II—19 des Tariftheiles I	Berhometh a. S.	Hliboka	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der zur Verladung verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	28	18·55	9·45	Im Kartirungswege		
				Czudim	Hliboka				18	9·80	8·20			
				Karapcziu a. S.	Hliboka				7	3·15	3·85			
				Komarestie-Slobodzia	Hliboka				20	11·20	8·80			
				Lukawetz a. S.	Hliboka				26	16·45	9·55			
				Pauka	Hliboka				17	9·10	7·90			
				Petroutz a. S.	Hliboka				14	7·—	7·—			
				Storozynetz	Hliboka				14	7·—	7·—			
				Zadowa	Hliboka				23	13·65	9·35			
				Berhometh a. S.	Czernowitz				27	26·45	0·55			
				Czudim	Czernowitz				20	17·60	2·40			
				Karapcziu a. S.	Czernowitz				16	13·05	2·95			
				Komarestie-Slobodzia	Czernowitz				22	19·20	2·80			
				Lukawetz a. S.	Czernowitz				26	24·45	1·55			
				Pauka	Czernowitz				22	18·—	4·—			
				Petroutz a. S.	Czernowitz				20	16·—	4·—			
				Storozynetz	Czernowitz				20	16·—	4·—			
				Zadowa	Czernowitz				22	20·95	1·05			
				Berhometh a. S.	Luzan				33	31·55	1·45			
				Czudim	Luzan				26	22·80	3·20			
				Karapcziu	Luzan				20	16·15	3·85			
				Komarestie-Slobodzia	Luzan				28	24·20	3·80			
				Lukawetz a. S.	Luzan				32	29·45	2·55			
				Panka	Luzan				28	22·10	5·90			
				Petroutz a. S.	Luzan				27	20·—	7·—			
				Storozynetz	Luzan				27	20·—	7·—			
				Zadowa	Luzan				28	26·65	1·35			
773	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Papier aller Art der Pos. P 1 der Güter-Classification des Tariftheil I vom 1. Jänner 1893	Eisenberg a. d. M.	Czernowitz	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Bestehen keine directen Tarife	Verschieden	a) 257 b) 235	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Eisenberg a. d. M.	Drohobycz					a) 207 b) 190				
				Eisenberg a. d. M.	Gródek					a) 199 b) 182				
				Eisenberg a. d. M.	Jaroslau					a) 178 b) 161				
				Eisenberg a. d. M.	Kołomea					a) 243 b) 223				
				Eisenberg a. d. M.	Krakau					a) 114 b) 104				
				Eisenberg a. d. M.	Lemberg					a) 205 b) 188				
				Eisenberg a. d. M.	Podgórze-Bonarka					a) 114 b) 104				
				Eisenberg a. d. M.	Podgórze-Płaszów					a) 114 b) 104				
				Eisenberg a. d. M.	Przemyśl					a) 185 b) 169				
				Eisenberg a. d. M.	Rzeszów					a) 163 b) 150				
				Eisenberg a. d. M.	Stanislau					a) 233 b) 214				
				Eisenberg a. d. M.	Stryj					a) 213 b) 195				
				Eisenberg a. d. M.	Tarnopol					a) 233 b) 214				
				Eisenberg a. d. M.	Tarnów					a) 143 b) 129				
				Eisenberg a. d. M.	Złoczów					a) 219 b) 201				
				Heinrichsthal	Czernowitz					a) 245 b) 224				
				Heinrichsthal	Drohobycz					a) 195 b) 179				
				Heinrichsthal	Gródek					a) 187 b) 171				
				Heinrichsthal	Jaroslau					a) 166 b) 150				
				Heinrichsthal	Kołomea					a) 231 b) 212				
				Heinrichsthal	Lemberg					a) 193 b) 177				
				Heinrichsthal	Przemyśl					a) 173 b) 158				
				Heinrichsthal	Rzeszow					a) 151 b) 139				
				Heinrichsthal	Stanislau					a) 221 b) 203				
				Heinrichsthal	Stryj					a) 201 b) 184				
				Heinrichsthal	Tarnopol					a) 221 b) 203				
				Heinrichsthal	Tarnów					a) 131 b) 118				
				Heinrichsthal	Złoczów					a) 207 b) 190				
774	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn Staatseisenbahn-Gesellschaft	Zucker aller Art	Peček	Brody (Bahnhof) transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung f. 10000 kg pro Frachtbrief u. Wagen und unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Russ. Grenzverkehr	Bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar.-Russ. Grenzverkehr		171·8 kr.		Im Kartirungswege		
775	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Holz der Pos. II 19 der Güterclassification des Tariftheil I vom 1. Jänner 1893	Saybusch-Zablocie	Neratovic	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Besteht kein directer Tarif		96·6 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
776	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier der Pos. B 14 der Güterclassification des Tarif, Theil I vom 1. Jänner 1893	Pilzen	Czernowitz	Bei Aufgabe von, hezw. Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Einhaltung der bezüglichen Tarifbestimmungen	Vom 1. April 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Besteht kein directer Tarif	Verschieden	kr. ad a) 360, ad b) 301	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Granica					214, 194				
					Krakau					219, 169				
					Lemberg					308, 255				
					Neu-Sandez					258, 215				
					Podgórze-Bonarka					219, 169				
					Podgórze-Płaszów					219, 169				
					Przemyśl					288, 234				
					Saybusch-Zablocie					204, 167				
					Stanislau					336, 280				
777	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Jute, rohe	Dresden-Elbkai	Ebenfurth { K.k.St.B. W.P.B.	**Bei Auflieferung eines Minimalquantums von 600 Tonnen bis Ende December 1893.** Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		176 Pfennige		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe für den Bahntransport ab Umschlagsplatz u. der Schiffsconnaissemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag						142*) Pfennige				
				Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz						147*) Pfennige				
778	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz (Ausnahmetarif Nr. 5)	Friedrichswald	Dresden-Elbkai	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	—	Pfennige 86	—	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag				—	56*)	—			
					Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				—	61*)	—			
779	Oe.N W B. S.N.D.V.B.		**Berichtigung.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 12 dto. 31. Jänner 1893, unter der fortlaufenden Nummer 285 enthaltene Publication, betreffend Regietransporte der k. u. k. Bosnabahn; ist insoferne zu berichtigen, als es in der vorletzten Rubrik richtig heissen soll: „Gegen Vorlage der auf die k. u. k. Bosnabahn als Aufgeberin, bezw. als Empfängerin lautenden Frachtbriefe bis spätestens Ende März 1894.“											
780	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche beim Bau und zur Einrichtung der Farbwaaren-, Lack- und Firnissfabrik in Gösting bei Graz Verwendung finden, gelangt vom 1. April, längstens aber bis Ende December 1893 der Ausnahme-Tarif XVII des vom 1. April 1893 giltigen Tarifes, Theil II zur Anwendung.											

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo I. Classe fl.	kr.	II. Classe fl.	kr.	Waaren nach Volumen per Cubikmeter fl.	kr.	Geld- und Werth-Sendungen für fl. 100 fl.	kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm I. Classe fl.	kr.	II. Classe fl.	kr.	III. Classe fl.	kr.	IV. Classe fl.	kr.	Fracht für Geldsendungen und Werthsachen für je fl. 100 fl.	kr.	Fracht für Packete und kleine Colli
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 36. Wien, 28. März 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 28. März 1893, Z. 9433, an den Verwaltungsrath der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, als derzeit vorsitzende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend die Beschwerden über das neue Betriebs-Reglement.

Gegen die Bestimmungen des neuen Betriebs-Reglements und deren Durchführung im gemeinsamen Tariftheile I sind nicht nur, wie dem geehrten Verwaltungsrathe ohnehin bekannt, im Abgeordnetenhause des Reichsrathes, sondern auch in einer grossen Anzahl von Petitionen betheiligter Vereine und Vertretungskörper zahlreiche Beschwerden und Wünsche geltend gemacht worden.

In dieser Beziehung sind zu unterscheiden:

I.

Beschwerden über die Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement im Tariftheile I, sowie über anderweitige Vorschriften des letzteren.

Diese Beschwerden betreffen:

1. Die Zusatzbestimmung zu § 49. Durch die Zusatzbestimmung zu diesem Paragraphe werde es unmöglich gemacht, die Schleppgeleise zu einer Station dann zu benützen, wenn in Orten, wo sich Güteraufnahmestellen mehrerer Eisenbahnen befinden, die Schleppbahn in die Aufnahmestelle jener Bahn nicht einmündet, über welche die Beförderung stattfindet.

Der Zusatz „sofern die Tarife nicht Ausnahmen zulassen“ könne eine Beruhigung für das verfrachtende Publicum nicht gewähren, weil dasselbe dadurch zufälligen Entschliessungen der Bahnen überantwortet wird.

2. Die Zusatzbestimmung XI zu § 53, wornach die Partei bei Verlangen der Nachwage des Waggons nur dann vom Wägegeld befreit ist, wenn diese Nachwägung eine grössere Abweichung als 2 pCt. von dem an dem Wagen angeschriebenen Eigengewichte ergibt.

3. Die Zusatzbestimmung XIII zu § 53, wornach der Absender bei der Verladung darauf zu achten hat, dass gewisse Güter durch Witterungseinflüsse während der Beförderung an Gewicht zunehmen und sich, wenn Ueberlastung festgestellt wird, auf die Ursache derselben als von ihm nicht verschuldet nicht berufen kann.

In dem die provisorische Genehmigung des Tariftheiles I, Abtheilung A, enthaltenden h. ä. Erlasse vom 7. December 1892, Z. 59.604, wurde gegen die oberwähnte Bestimmung vorläufig unter der Voraussetzung keine Einwendung erhoben, dass den Parteien die Ausnützung des Ladegewichtes unter allen Umständen gewahrt bleibt.

Die in Rede stehende Vorschrift wird durch die folgenden Zusatzbestimmungen in ihren Consequenzen wesentlich verschärft.

Wiewohl nun ein Widerspruch zwischen letzteren Zusatzbestimmungen und dem Betriebs-Reglement nicht constatirt werden kann, so richtet sich doch eine weitere Beschwerde dagegen, dass die Bahnen

4. in den Zusatzbestimmungen XIV und XVI zu § 53 die volle Strenge des Betriebs-Reglements ausnützen, was angesichts des Mangels an Brückenwagen in vielen Stationen, wo dieselben erforderlich wären, unbillig erscheine. Beansprucht wird insbesondere, dass, wenn wegen eines derartigen Mangels die von der Partei vorgeschriebene Abwage erst in einer Unterwegsstation stattfinden kann, das daselbst abgeworfene Uebergewicht über Verlangen frachtfrei in die Aufgabestation zurückbefördert werde.

Separat-Abdrücke dieses Erlasses sind bei der Administration dieses Blattes zum Selbstkostenpreise erhältlich, wenn die betreffenden Bestellungen bis längstens 15. April 1893 erfolgen.

5. Die zu § 54 (5), bezw. § 61 (1) in der Manipulations-Vorschrift, Theil II, Art. 18, Z. 8, I, b, hinausgegebene Anordnung, wornach die Quittirung der frankirten Gebühren bei Ertheilung eines Frachtbrief-Duplicates nur durch Eintragung der Summe der frankirten Gebühren in die hiefür bestimmte Rubrik des Duplicates erfolgt.

Es sei nämlich selbst bei angewiesener Fracht für den Absender von Interesse, die Details aus welchen sich der Gesammtfrachtsatz zusammensetzt, kennen zu lernen.

In dieser Beziehung erscheint allerdings eine Abhilfe nur im internen Verkehre möglich, da das Duplicat des internationalen Frachtbriefes überhaupt keine Rubrik für eine detaillirte Gebührenberechnung, vielmehr nur eine Rubrik für den Gesammtbetrag der Francatur enthält.

6. Die Zusatzbestimmung V zu § 54 (8), wornach die Eisenbahn von dem Befugniss, den Empfang des Gutes auch in anderer Weise, als mittelst Frachtbrief-Duplicates oder Aufnahmescheines bescheinigen zu lassen, keinen Gebrauch macht.

Diese Zusatzbestimmung gibt umsomehr Anlass zu Beschwerden, als die deutschen Eisenbahnen auf dem gegentheiligen Standpunkte stehen, indem daselbst bahnseitig auszustellende Consignationen, Quittungsbücher u. s. w. zugelassen werden. Ferner hat der Absender von Wagenladungen ausser der Arbeit bei Ausfertigung des Duplicat-Frachtbriefes überdiess noch die Stempelgebühr sowohl für den nicht ausgefertigten Aufnahmeschein, als auch für den Duplicat-Frachtbrief zu tragen, da, wie den Bahnverwaltungen mit dem h. ä. Erlasse vom 2. April 1873, Z. 9877, E.-G.-S. Bd. V_1, S. 403, seinerzeit eröffnet wurde, unabhängig von dem Stempel für Duplicat-Frachtbriefe nebstbei die Gebühr für den Aufnahmeschein mit 5 kr. per Stück unmittelbar zu entrichten ist, es mag ein eigener Aufnahmeschein ausgefertigt werden oder nicht, in welch' letzterer Beziehung auch auf den h. ä. Erlass vom 28. Juni 1877, Z. 19.064, C.-B, 1877, S. 474 verwiesen wird.

Selbstverständlich könnte die diesfalls angestrebte Erleichterung nur im internen Verkehre platzgreifen.

7. Dieser Gegenstand hängt übrigens auf das Innigste zusammen mit den mannigfachen Beschwerden wegen Anrechnung der bahnamtlichen Aufnahmescheingebühr auch im Falle der Ausstellung eines Duplicat-Frachtbriefes (Tariftheil I, S. 157).

8. Die Zusatzbestimmungen zu § 57, aus welchen nicht mit der wünschenswerthen Klarheit hervorgeht, dass, wenn bei Gütern, welche nach dem Tarife in gedeckt gebauten Wagen befördert werden, die Beförderung in offen gebauten Wagen unter Deckung mit Bahndecken stattfindet, für diese letztere eine Deckenmiethe nicht zu entrichten ist.

In letzterer Beziehung wird insbesondere auf das der Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, betreffend die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit eingedrucktem Stempelzeichen, beigegebene Verzeichniss der auf die Frachtbriefe eventuell aufzudruckenden Clauseln hingewiesen.

9. Die Zusatzbestimmung V zu § 58, enthaltend die Verpackungsbestimmungen für verschiedene Artikel.

Diesfalls wird namentlich Beschwerde geführt gegen die Verpackungsbestimmung unter lit. a, sowie über die strenge und zum Theile willkürliche Handhabung der allgemeinen Bestimmung des § 58, Abs. 1, wodurch vielfach handelsusancemässige Verpackungen als für den Eisenbahn-Transport unzureichend erklärt werden.

Das Handelsministerium will vorerst davon absehen, einem Wunsche aus Interessentenkreisen entsprechend, in letzterer Beziehung eine allgemeine Anordnung zu treffen oder eine Einvernehmung der verschiedenen Interessenten über die bei den einzelnen Versandt-Artikeln einzuhaltende Verpackung zu veranstalten, es wird jedoch die Erwartung ausgesprochen, dass der Verkehr durch das Vorgehen der Bahnorgane nicht in unnützer Weise belästigt werde, und die Bahnverwaltungen gegenüber begründeten Anregungen auf Erleichterung bestehender Verpackungsnormen eine entgegenkommende Haltung bethätigen werden.

Es wäre daher zunächst eine Abänderung der oberwähnten Verpackungsbestimmung in lit. a in Erwägung zu ziehen und darüber zu berichten.

10. Die Zusatzbestimmung XII zu § 58, Abs. 5, welche eine zu weit gehende Anwendung des den Bahnen nach dem Absatze 5 zustehenden Rechtes, die Bezeichnung von Stückgütern mit der Bestimmungsstation zu verlangen, begründe, wodurch, abgesehen von der Schwierigkeit der praktischen Durchführung der betreffenden Anordnung, in vielen Fällen das Geschäftsgeheimniss des Absenders schonungslos preisgegeben werde.

Die Aufnahme dieser Bestimmung in den Theil I des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verbandtarifes hat übrigens bereits Anlass zu einer diplomatischen Reclamation gegeben.

11. Die Zusatzbestimmung IV zu § 64, Abs. 3, wonach Verfügungen des Absenders, welche nicht durch die Versandtstation getroffen werden, unter allen Umständen unbeachtet bleiben.

Begründet wird diese Beschwerde damit, dass in vielen Handelszweigen, insbesondere im Getreidehandel, der auf dem Frachtbriefe erscheinende Aufgeber zumeist nicht am Aufgabsorte domicilirt und die Sendungen im Interesse der Wahrung des Geschäftsgeheimnisses an seine Person in der Empfangsstation adressirt werden, welcher die eigentliche Adresse erst im Wege der nachträglichen Disposition bekannt zu geben, im Handels-Interesse gelegen sei.

12. Die zu § 64, Abs. 3, gehörige Bestimmung in Theil II, Art. 49, Z. 15, der gemeinsamen Manipulationsvorschrift, welche der Versandtstation die telegraphische Weitergabe einer nachträglichen Disposition untersagt, was in Anbetracht der oft ungleich wichtigeren Verfügungen, die heutzutage im telegraphischen Wege getroffen werden müssen, thatsächlich als Anachronismus erscheint.

13. Die Zusatzbestimmung IV zu § 65, welcher zufolge bei Transporthindernissen, im Falle die um Ertheilung einer Verfügung angegangene Partei das von ihr zu entladende Gut nicht innerhalb der tarifmässigen Entladefrist thatsächlich ausladet, dieselbe Lagergeld, bezw. Wagenstandgeld zu bezahlen hat. Diese Frist kann von der in der Aufgabestation domicilirenden Partei oft unmöglich eingehalten werden, und dürfte daher hier, analog wie in der Zusatzbestimmung III festzusetzen sein, dass die Entladung innerhalb 4 Tagen von der auf die Absendung der Verständigung folgenden Mitternacht zu erfolgen habe.

14. Die Nichtbefolgung des § 73, Abs. 3, wornach Reclamationen mit der thunlichsten Beschleunigung zu erledigen sind.

Wenngleich es nicht angängig erscheint, wie dies von verschiedenen Seiten gewünscht wird, für die Erledigung der Reclamationen im Verordnungswege bestimmte Fristen festzusetzen, die Bahnverwaltungen auch dieser Frage ihre eingehende Aufmerksamkeit zugewendet und Grundsätze für die beschleunigte Handhabung von Reclamationen aufgestellt haben (vergl. „Buschman: Das neue Eisenbahn-Betriebs-Reglement etc.“, S. 154—156), so scheint dennoch, wie aus zahlreichen bei der Aufsichtsbehörde eingehenden speciellen Beschwerden hervorgeht, die praktische Ausführung hie und da Manches zu wünschen lassen. Die Verwaltungen werden sohin aufgefordert, der Frage einer Vereinfachung des Reclamationsverfahrens stets ihre eingehendste Obsorge zuzuwenden und insbesondere hinsichtlich der raschesten Erledigung der Reclamationen durch die unterstehenden Organe mit der möglichsten Strenge vorzugehen.

15. Die im Abschnitte B, III b, des Theiles I (S. 123) ausgesprochene Unzulässigkeit der Sammelbezeichnungen, welche namentlich bei Eisen- und Stahlwaaren zu wesentlichen Erschwerungen führe. Auch sei es unverständlich, wie der Eisenbahn-Beamte, wenn die specielle Benennung der Waare declarirt wird, die richtige Classification finden soll, da die Specialbezeichnungen in der Waarenclassification nicht enthalten sind.

16. Die Bestimmung im Abschnitte B, III e, des Theiles I (S. 124), wornach bei Gütern der Classe C und der Sp.-T. 2 und 3 mindestens für das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens gezahlt werden muss, welche Vorschrift bereits mit dem General-Inspections-Erlasse vom 16. December 1892, Z. 20.791, beanständet worden ist.

17. Im Zusammenhange damit steht auch die Beschwerde über die Tarifbestimmung im Abschnitte C, IV B, 2, des Theiles I (S. 135), wornach bei Gegenständen über 6·3 m Länge gleichfalls die Gebühr für das Ladegewicht der beiden verwendeten Wagen zu entrichten ist, während nach den bisherigen Bestimmungen die Fracht nach dem Ansatze von 20.000 kg für zwei Wagen zu bezahlen war.

18. Die Bestimmung im Abschnitte B, VI, c des Theiles I (S. 129), wornach das Auf- und Abladen von Gegenständen über 6·3 m Länge von den Parteien zu besorgen ist, was eine Belastung des Publicums darstelle.

II.

Wünsche wegen Modification einzelner Bestimmungen des Betriebs-Reglements, bezw. des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Einige dieser zunächst das Betriebs-Reglement betreffenden Wünsche sind derartig, dass es unvermeidlich sein wird, dieselben behufs Herstellung der Conformität der beiderseitigen Bestimmungen auch bei der Conferenz über die erste Revision des internationalen Uebereinkommens zur Geltung zu bringen.

Eventuell müsste in Erwägung gezogen werden, ob nicht die Erfüllung eines oder des anderen dieser Wünsche, um einer vollständigen Rechtsverwirrung vorzubeugen, nicht bis zu dessen Durchführung im internationalen Verkehre aufgeschoben, allenfalls sogar von dieser Durchführung abhängig gemacht werden sollte.

Die das Betriebs-Reglement berührenden Wünsche betreffen nun:

19. Eine Abänderung des § 51, lit. l, durch Annahme der Bestimmungen der deutschen Verkehrsordnung, wornach, ausser im Falle einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, die Wahl des Transportsweges ausschliesslich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen bleibt, welche verpflichtet ist, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welche den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportsbedingungen darbietet.

Dieser Wunsch dürfte wohl vorwiegend durch das, wie es scheint, in manchen Fällen wirklich nicht sehr entgegenkommende Verhalten hervorgerufen sein, welches einzelne Reclamationsbureaus, vielleicht nicht in vollem Einklange mit den Intentionen ihrer Verwaltungen, gegen nachträgliche Ansprüche der Parteien auf Anwendung billigerer als der thatsächlich zur Anrechnung gelangten Tarifsätze einnehmen. Dem gegenüber wird den Verwaltungen in Erinnerung gebracht, dass diese Frage anlässlich der Berathung über den Einführungs-Erlass zum Betriebs-Reglement mit den Vertretern der Bahnverwaltungen am 16. Mai 1892, angesichts der bereits damals gegen den § 51, lit. l, eingeleiteten Agitation, zur Sprache gebracht wurde, bei welchem Anlasse diese Vertreter einhellig die Erklärung abgaben, dass die von ihnen vertretenen Verwaltungen, wie bis dahin, in berücksichtigungswürdigen Fällen das möglichste Entgegenkommen in derartigen Reclamationsfällen beurkunden wollen und werden.

20. Eine Abänderung des § 54, Abs. 5—7, dahin gehend, dass es den Parteien gestattet werde, auch bei Wagenladungen von der Ausstellung eines Duplicat-Frachtbriefes abzusehen und sich mit einem Aufnahmsscheine zu begnügen, wie dies unter der Geltung des bestandenen Betriebs-Reglements zulässig war.

21. Im engsten Zusammenhange damit steht der Wunsch nach einer Abänderung des internationalen Uebereinkommens, Art. 8, in der Richtung, dass es als zulässig erklärt werde, von der Beibringung eines Duplicat-Frachtbriefes abzusehen und sohin auf jede Empfangsbestätigung zu verzichten, wodurch der Absender selbstverständlich des Rechtes der nachträglichen Disposition u. s. w. verlustig würde.

22. Eine Abänderung des § 58, Abs. 2, welcher der gegebenen Anregung zufolge zu lauten hätte: „Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, im Falle aus der Mangelhaftigkeit der Verpackung des Frachtgutes für andere beigeladene Güter eine Beschädigung zu gewärtigen ist, die Annahme des Frachtgutes zu verweigern, sonst aber zu verlangen etc.“

23. Eine Abänderung des § 61, Abs. 4, durch Verlängerung der in demselben statuirten Reclamationsfrist von einem auf drei Jahre und durch Aufnahme einer Bestimmung, wornach diese Verjährung durch Einbringung der Reclamation bei der Bahnverwaltung unterbrochen wird.

Begründet wird dieser Wunsch vornehmlich damit, dass der Klageberechtigte wegen verschiedener kaufmännischer Usancen, Refactieabrechnungen, Vorlage an die Finanzbehörde etc. sehr häufig erst nach einem Jahre wieder

in den Besitz der Frachtbriefe gelange. Ausserdem habe das Schiedsgericht wiederholt entschieden, dass die betreffende Verjährungsfrist durch Einbringung der Reclamation bei der Bahnverwaltung nicht unterbrochen werde, so dass insbesondere bei einer nur einjährigen Verjährungsfrist die Dauer der Reclamationsverhandlung, welche doch vor der gerichtlichen Geltendmachung des Anspruches zu Ende sein müsse, vielfach das Betreten des Rechtsweges unmöglich mache.

24. Auch wären die Bahnverwaltungen zu verpflichten, die eingehenden Mehrbeträge unter directer Zusendung den Anspruchsberechtigten zu restituiren, und hätten nicht zustellbare Beträge nach drei Jahren zu Gunsten der öffentlichen Armencassen zu verfallen.

25. Eine Abänderung des § 64 in zweifacher Richtung, und zwar:

a) zu dem Behufe um die Annahme einer nachträglichen Disposition auch über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder nach einer seitwärts gelegenen Station zu ermöglichen.

Im Zusammenhange hiermit würde sich die Nothwendigkeit ergeben, ähnlich wie dies in der deutschen Verkehrsordnung bereits geschehen ist, den zweiten Absatz der Anmerkung zur Anlage F zu streichen.

26. b) Zu dem Zwecke, um eine telegraphische oder in einer anderen als in der durch Abs. 6 vorgeschriebenen Form zu treffende Verfügung des Absenders nicht ganz unmöglich zu machen, wie dies thatsächlich durch Abs. 7 geschehen ist.

27. Die Aufnahme einer Bestimmung in das Betriebs-Reglement, betreffend die Verzinsung der Entschädigungsforderungen, entsprechend dem Art. 42 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

28. Eine entsprechende Verlängerung der Verjährungsfristen in § 90, Abs. 2, Z. 2 und 4a (auf Ein Jahr), sowie in § 91.

29. Eine anderweitige Anordnung des Frachtbrief-Formulares um einen grösseren Raum für die Angabe des Transportweges und für die zulässigen Erklärungen des Absenders zu gewinnen.

Die nähere Begründung aller dieser Beschwerden und Wünsche wolle der geehrte Verwaltungsrath aus den einschlägigen, gegen seinerzeitige Wiedervorlage mitfolgenden Eingaben und Petitionen entnehmen.

Der geehrte Verwaltungsrath wird sohin eingeladen, die vorliegenden Fragen ehemöglichst in der gemeinsamen Directoren-Conferenz zur Berathung zu bringen, und wird der Herr kgl. ungar. Handelsminister gleichzeitig ersucht, die ungarischen Bahnverwaltungen zur Theilnahme an dieser Berathung zu ermächtigen.

Diese Berathung ist, insbesondere insoweit es sich um die Beschwerden über die Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement im Tariftheile I, sowie um anderweitige Vorschriften des letzteren handelt, thunlichst zu beschleunigen, damit jenen Beschwerden, welchen ohne Abänderung des Betriebsreglements Rechnung getragen werden kann, möglichst bald abgeholfen werde.

Hiebei wollen die geehrten Verwaltungen nicht ausser Acht lassen, dass die Schwierigkeit, sich in die neuen Verhältnisse hineinzufinden, für alle betheiligten Kreise keine geringe ist, und dass daher der gegenwärtige Zeitpunkt durchaus nicht darnach angethan erscheint, durch allzustrenge Handhabung der reglementarischen Bestimmungen unter Abgehen von einer früher bestandenen coulanteren Praxis, diese Schwierigkeiten noch zu erhöhen und sohin eine Abneigung gegen die neuen Verhältnisse in künstlicher Weise gross zu ziehen.

Abdrücke dieses Erlasses werden den übrigen betheiligten Bahnverwaltungen übermittelt.

Wien, am 24. März 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe eines Schleppgeleises zwischen der Station Okřisko der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Dampfsäge der Firma Franz Engelmann.

Das k. k. Handelsministerium hat der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft die Concession zum Baue und Betriebe eines an das bestehende Sturzgeleise in km 61·3/4 der Station Okřisko anschliessenden Schleppgeleises zur Dampfsäge der Brünner Firma Franz Engelmann ertheilt.

Wien, am 11. Februar 1893. Z. 1997.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Lees-Veldes der k. k. Staatsbahnlinie Tarvis—Laibach über Auritz, Wocheiner-Vellach und Neuming nach Wocheiner-Feistritz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Gutsbesitzer Alois Praschniker in Stein (Krain) die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Lees-Veldes der k. k. Staatsbahnlinie Tarvis—Laibach über Auritz, Wocheiner-Vellach und Neuming nach Wocheiner-Feistritz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 10. März 1893. Z. 63.531 ex 1892.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. April 1893 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Wien, am 24. März 1893.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 229. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 22. März wird die Verhandlung über die Regierungsvorlage betreffend die Herstellung der ostgalizischen Localbahnen fortgesetzt.

Abg. Dr. Russ erklärt, auf die Ausführungen des Abg. Dr. Vašatý nicht eingehen und dieselben dem Herrn Berichterstatter zur Amtshandlung überlassen zu wollen. Der Herr Handelsminister habe in der Budgetdebatte Erklärungen über den Ausbau der Localbahnen abgegeben, und Redner erwartet, dass im Herbste die angekündigte Action bereits in Angriff genommen werde. Er erklärt schliesslich, dass seine Partei für die Regierungsvorlage stimmen werde, in der sicheren Voraussetzung, dass auch die anderen von Sr. Excellenz dem Herrn Handelsminister in Aussicht gestellten Linien in möglichst kurzer Zeit zur Durchführung gelangen werden.

Abg. Dr. Blažek bemerkt, es liege die Vermuthung nahe, dass es sich auch bei dieser Bahn um strategische Zwecke handle. Er bespricht sodann die finanzielle Grundlage des Projectes. Redner findet, dass die Betheiligung der Interessenten bei den ostgalizischen Bahnen zu gering sei, und erörtert das von dem Herrn Handelsminister mitgetheilte Eisenbahnprogramm. Er tritt für die Verstaatlichung der böhmischen Westbahn ein und erwartet, dass wenigstens die Frachtentarife dieser Bahn herabgesetzt werden. Auch befürwortet er den Bau des Elbe-Donau-Canals. Dieses Werk würde ein Anlagecapital von 18 Millionen Gulden beanspruchen; es wäre dies keine unproductive Ausgabe, denn die Steuerkraft Böhmens würde dadurch bedeutend gehoben werden. Sodann erklärt Redner im Namen der entschiedenen Majorität seiner Parteigenossen, dass sie für die ostgalizischen Bahnen stimmen werden, weil sie die wirthschaftliche Bedeutung derselben für Ost-Galizien nicht verkennen und weil sie von der volkswirthschaftlichen Erstarkung Galiziens die Entlastung der volkswirthschaftlich fortgeschrittenen Länder erhoffen. Er knüpft daran die Voraussetzung, dass die Regierung künftighin ein gleiches Wohlwollen, wie sie es Galizien gegenüber an den Tag lege, auch dem böhmischen Localbahnnetze gegenüber bekunden werde. Redner beantragt schliesslich folgende Resolution:

„Die Regierung wird aufgefordert:

1. den Ausbau des Localbahnnetzes des Königreiches Böhmen in ausgiebigerer Weise als bisher durch die Gewährung von Reinertrags-Garantien, beziehungsweise durch Abnahme von Stammactien zum Paricurse zu fördern und sich diesbezüglich schleunigst mit dem Landesausschusse von Böhmen in's Einvernehmen zu setzen;
2. in der nächsten Session entsprechende Gesetzentwürfe betreffs künftiger Unterstützung des Localbahnwesens in Böhmen, Mähren und Schlesien im Hause einzubringen.“

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem:

Indem ich mich bezüglich einzelner in Frage kommender Localbahnprojecte, von denen einige auch in dieser Debatte wieder zur Sprache gelangt sind, sowie bezüglich des für die nächste Zukunft in Aussicht genommenen Arbeitsplanes wohl auf die Ausführungen berufen darf, welche ich im Laufe der Budgetdebatte abzugeben in der Lage war, wonach im Sinne dieser Erklärungen und im Geiste einer ausgleichenden Gerechtigkeit schon in diesem nur mehr wenige Tage umfassenden Sessionsabschnitte eine Vorlage betreffend die Valsugana-Bahn, ein Pendant zu der eben in Berathung befindlichen Vorlage, da es sich da auch um ein Anlagecapital von etwa sechs Millionen handelt, dem hohen Hause zugehen wird, und für den nächsten Sessionsabschnitt eine weitere Ausgestaltung des Localbahnwesens, sowie Vorschläge wegen eines ausgedehntere Zugeständnisse und Erleichterungen enthaltenden Localbahngesetzes zu gewärtigen sind, habe ich mir meine heutige Aufgabe damit wesentlich erleichtert und vereinfacht. Ich habe nur die in Berathung befindliche Vorlage zu vertreten und zu vertheidigen, die als solche aber bisher nur von einem Herrn Redner angefochten wurde, dann aber auch einige Worte zur Begründung des finanziellen Systems zu sagen, das hier zur Anwendung kommen soll, und zwar einmal deshalb, weil dieser finanzielle Modus, welcher bisher nur in vereinzelten Fällen zur Anwendung kam, nunmehr auf vier Localbahnprojecte angewendet werden soll und auch für weitere Localbahnprojecte in Aussicht genommen ist, dann aber auch, weil dieses System im Verlaufe der Budgetdebatte doch hie und da noch angefochten wurde, zumeist mit der Begründung, dass es sich mehr empfehlen würde, auf eine andere Form der materiellen Subventionirung der Localbahnen Seitens des Staates zurückzugreifen, also auf die Betheiligung des Staates an der Capitalsbeschaffung durch Uebernahme von Stammactien u. dgl. Es hat also den Anschein, als ob dieser Vorgang doch im hohen Hause hie und da auf Widerspruch stosse, ein Widerspruch, welcher eine scheinbare Begründung vielleicht in einer gewissen Analogie zwischen diesem Vorgange und dem früheren Garantiesystem findet, welches System unhaltbar geworden war und schliesslich mit zum Staatsbetriebe geführt hat.

Es scheint mir daher zunächst nicht vollständig überflüssig zu sein, dem hohen Hause noch einmal die wesentlichen Unterschiede zwischen den beiden Systemen gegenwärtig zu halten. Ein wesentlicher Unterschied besteht darin, dass bei dem früheren Systeme der Charakter der Privatunternehmung mehr in den Vordergrund trat bei der Financirung, beim Bau, beim Betriebe, und die Mitwirkung des Staates sich auf eine mehr minder intensive Ueberwachung beschränkte, während jetzt die unmittelbare Ingerenz der Staatsverwaltung eintritt, in deren Hand die Leitung, aber auch die Durchführung des gesammten Unternehmens gelegen ist. Die Form der privaten Financirung rechtfertigt sich durch Opportunitätsrücksichten.

Ein weiterer Unterschied ist folgender: Früher wurden der Uebernahme der Garantieverpflichtung Seitens des Staates die privaten Angaben der Concessionsbewerber und der Unternehmer bezüglich der Kostenziffern — meist Pauschalbeträge — und bezüglich der Rentabilität zu Grunde gelegt, Angaben, welche hie und da von Sonderrücksichten beeinflusst waren, während jetzt diese Daten in möglichst verlässlicher Weise durch erprobte und erfahrene Organe der commerciellen und technischen Fachbehörden ermittelt werden auf Grund von Erfahrungen, die man beim Staatsbetriebe und beim Bau von Haupt- und von Localbahnen durch die Staatsverwaltung gemacht hat.

Ein dritter Unterschied besteht im Umfange der Unternehmungen und im Umfange der Garantielasten. Während beispielsweise im Jahre 1880 die garantirten Reinerträgnisse der Bahnen, welche die Garantie des Staates thatsächlich in Anspruch nahmen, 38·7 Millionen Gulden betrugen und die Garantievorschüsse, die im Finanzgesetze für das Jahr 1880 Aufnahme gefunden hatten, die Summe von 21 Millionen Gulden erreichten, handelt es sich jetzt, wenn ich von der Bahn Eisenerz—Vordernberg vorläufig absehe, bei welcher besondere Schwierigkeiten obwalteten, bei den zwei Böhmerwaldbahnen Strakonitz—Winterberg und Wodňan—Prachatitz, bei den auf der Tagesordnung stehenden Bahnen, den ostgalizischen, der Bahn Deutsch-Brod—Humpoletz, Ronchi—Cervignano und der Gailthal-Bahn, und, wenn ich die Valsugana-Bahn schon mit einrechne, um einen Betrag von rund 800.000 fl. jährlich, der zum grösseren Theile oder wenigstens zum grossen Theile durch die Betriebseinnahmen selbst gedeckt werden wird.

Ich halte also den Vorgang, wie er jetzt angewendet wird, für zweckmässig, für jede einzelne Localbahn eine Unternehmung in's Leben zu rufen, die Vorzugstitres Seitens der Staatsverwaltung zu garantiren und die Interessenten zur Uebernahme der Stammactien im Nominalwerthe zu veranlassen, und zwar auch deshalb, weil auf diese Weise weitergehende Beitragsleistungen erzielt werden. Denn nach unseren Erfahrungen ziehen die Interessenten die Uebernahme von Stammactien, welche ja doch mit der Zeit ein gewisses Erträgniss voraussehen lassen, den Beitragsleistungen à fond perdu vor, welche Beitragsleistungen in Anwendung kommen müssten, wenn beispielsweise der Staat selbst den Bau von Localbahnen ausführen wollte, dann aber auch deshalb, weil die privaten Concessionswerber, mit den localen Verhältnissen sehr vertraut, am besten und wirksamsten die Vermittlung besorgen bei der Heranziehung der Adjacenten zu Beitragsleistungen und bei der Durchführung des ganzen Unternehmens. Es lassen sich endlich finanzielle und budgetäre Rücksichten für diese Vorgänge geltend machen; finanzielle Rücksichten, weil wenigstens bisher der Staat bei seinen Creditoperationen mit einem höheren Zinsfusse zu rechnen hatte als jenem, der bei der Begebung garantirter Eisenbahneffecten erzielt wurde — ein Argument, das ich allerdings gegenwärtig nicht mehr geltend machen kann, was wieder in anderer Beziehung erfreulich ist. Man kann jetzt nur die Hoffnung aussprechen, dass es gelingen wird, bei der Begebung garantirter Eisenbahntitres einen Curs zu erzielen, wie er für Staatsrententitres erreicht wird. Aber die budgetären Vortheile sind einleuchtend. Das Budget wird nicht mit der gesammten Kostenziffer, nicht mit verhältnissmässig bedeutenden Subventionen durch Uebernahme von Stammactien Seitens des Staates belastet — denn wenn auch die Forderung einer Subvention bei einer

oder der anderen Localbahn nur einige hunderttausend Gulden beträgt, so summirt sich das bedeutend bei einer grösseren Zahl von Bahnen — sondern nur mit den Garantievorschüssen. Es wäre kaum möglich gewesen, wenn wir nicht diesen Vorgang zur Anwendung gebracht hätten, die sieben von mir genannten Localbahnen im Zeitraume von nur zwei Jahren sicherzustellen, weil das Nominal-Anlagecapital von $21^1/_2$ Millionen für diese sieben Bahnen in den Budgets der zwei Jahre gewiss nicht die Deckung gefunden hätte.

Ich halte also, wie gesagt, dieses System in seiner Anwendung auf die Localbahnen für eine zweckmässige Form, wenigstens insolange, als nicht eine neue, noch zweckmässigere Financirungsform ersonnen wird, und ich kann da auch auf die vorgestrigen Ausführungen des sehr geehrten Herrn Abgeordneten für die Egerer Handelskammer verweisen, aus welchen ich mit Befriedigung ersehen kann, dass der geehrte Herr Abgeordnete diesem finanziellen Systeme in seiner Anwendung auf die Localbahnprojecte für seine Person sympathisch gegenübersteht.

Zur Begründung nun der auf der Tagesordnung befindlichen Localbahnvorlage glaube ich mich wohl auf die Erörterungen berufen zu dürfen, welche derselben Seitens der Regierung beigegeben wurden, welche Erörterungen eine, und zwar bei sämmtlichen vier in Berathung befindlichen Localbahnvorlagen, sehr werthvolle Ergänzung und Bereicherung durch die Berichte des Eisenbahn-Ausschusses gefunden haben. Hienach handelt es sich, um retrospectiv zu bemerken, bei der Gailthal-Bahn um die Verwerthung der Waldbestände, die Hebung der Viehzucht und den ausserordentlichen Reichthum an Mineralschätzen; bei der Bahn Ronchi—Cervignano um die Absicht, der Depression in dem Tieflande von Friaul wirksam entgegenzutreten; bei der Bahn Deutsch-Brod—Humpoletz namentlich um die Einbeziehung der Stadt Humpoletz mit einer alten daniederliegenden Tuchindustrie; bei den podolischen Bahnen um die hervorragende Bedeutung der landwirthschaftlichen Production dieses dichtest bevölkerten Landestheiles von Galizien, welche unter ungünstigen Einflüssen leidet, so dass eine staatliche Beihilfe ihr nicht versagt werden konnte, sollte nicht ihre weitere Entwicklung ernstlich gefährdet werden.

Hiezu tritt das in dem Berichte des Eisenbahn-Ausschusses über diese Vorlage mit Recht betonte socialpolitische Motiv, durch die Ausgestaltung der dortigen wirthschaftlichen Verhältnisse die Auswanderungsbewegung hintanzuhalten.

Es sind nun Ziffern angeführt worden und Vergleiche bezüglich der Dichte des Eisenbahnnetzes in dem einen und dem anderen Lande, bezüglich des Fortschrittes, welchen das Eisenbahnwesen da und dort gemacht hat, angestellt worden.

Ich meine nun, dass sich diesen Ziffern, welche als Argumente gegen die auf der Tagesordnung befindlichen Localbahnen angeführt wurden, oder eigentlich, um richtiger zu sprechen, weniger gegen die auf der Tagesordnung befindliche Vorlage, als mehr für noch nicht auf der Tagesordnung befindliche Vorlagen, als Argumente immer wieder andere Ziffern als Gegenargumente gegenüberstellen lassen. Wenn beispielsweise von den Herren aus Galizien darauf hingewiesen wird, dass Galizien heute bezüglich des Verkehrswesens noch zurückstehe, dass die für die ganze Reichshälfte ermittelte Durchschnittsziffer auf den Quadratkilometer oder Kopf der Bevölkerung in Galizien nicht erreicht werde, so wird von den Herren, gewöhnlich aus Böhmen, wieder auf die Steuerkraft hingewiesen; die Herren aus Galizien entgegnen, dass eben, um die Steuerkraft zu heben, eine Verbesserung der Communicationsverhältnisse nothwendig sei, und dass dieser Effect thatsächlich auch in jenen Theilen von Galizien, welche in der letzten Zeit mit Eisenbahnen bedacht wurden, eingetreten sei — worauf die Herren aus Böhmen erwidern, dass das galizische Bahnnetz in der letzten Zeit insbesondere durch die sogenannten gesammtstaatlichen Bahnen einen rascheren Fortschritt genommen habe, als dies in anderen Ländern der Fall war.

Nun, ich meine, dass das Entscheidende in dieser Frage das Verkehrsbedürfniss ist, und dass dieses Verkehrsbedürfniss mit den gewichtigsten Momenten für die in Berathung befindliche Vorlage geltend gemacht werden kann nach meiner Ueberzeugung — und ich bin in meiner Ueberzeugung auch durch die gestrigen Ausführungen des verehrten Herrn Abgeordneten für die Piseker Landgemeinden nicht erschüttert worden — dass dieses Verkehrsbedürfniss für eine Gegend geltend gemacht werden kann, welche an einem ausserordentlichen Mangel an Bau- und Brennmaterialien leidet, so dass man stundenlang in dieser Gegend fahren kann — ich kann dies aus persönlicher Wahrnehmung bestätigen, denn ich bin in Oesterreichisch-Podolien gereist — ohne auf einen Stein auf der Strasse zu stossen, ohne einen Baum zu sehen, ja nicht einmal einen Strauch, nicht die kleinste Heckenrose auf den Feldrainen, für eine Gegend, die unter dem Einflusse der mächtigen russischen Concurrenz steht, für welche Concurrenz durch die in letzter Zeit erfolgte Verdichtung des dortigen Bahnnetzes grosse Vortheile erwachsen sind.

Die Schmalspur, von der auch gesprochen wurde, erschien für die vorliegende Bahn nicht empfehlenswerth, weil das Ergebniss unserer Erhebungen gezeigt hat, dass bei der eigenthümlichen Terrainconfiguration nur eine unwesentliche Reduction hätte erzielt werden können. Wenn Seitens eines verehrten Herrn Redners, der in der heutigen Debatte das Wort ergriffen hat, über die Vernachlässigung des Königreiches Böhmen Seitens der Regierung auf diesem Gebiete geklagt wurde — und ich möchte zunächst bemerken, dass die heutige Rede des Herrn Abgeordneten für die Prager Altstadt, wenigstens nach dem Eindrucke, den sie bei mir gemacht hat, sich in wohlthuender Weise von seiner gestrigen Rede unterschied, und ich nehme gar keinen Anstand, sofort auch meiner Befriedigung über die Erklärung Ausdruck zu geben, mit welcher der verehrte Herr Abgeordnete seine heutigen Ausführungen geschlossen hat, so möchte ich, allerdings schon zum wiederholten Male, darauf hinweisen, dass die letzte grössere Hauptbahn in Böhmen mit einem Kostenaufwande von mehr als 23 Millionen Gulden gebaut wurde, nämlich die Tranversalbahn.

Es ist auch gegenwärtig eine Reihe von Localbahnen in Böhmen sichergestellt worden, und ich habe einige derselben in der Budgetrede aufgeführt, allerdings nur durch administrative Zugeständnisse. Aber wenn eine Bahn durch administrative Zugeständnisse, wie sie auf Grund des Localbahngesetzes, das in dieser Beziehung bekanntlich noch sehr dürftig ist, gewährt werden können, sichergestellt werden kann, so ist es eben nicht erforderlich, eine materielle Subvention des Staates zu gewähren. Es gibt ja glücklicherweise Landestheile oder Gegenden, in welchen gewisse Localbahnen eine solche Rentabilität voraussehen lassen, dass sie mit Hilfe der Interessenten und auf Grund administrativer Zugeständnisse sichergestellt werden können. Uebrigens sind ja auch Localbahnen in der Ausführung begriffen, und zwar speciell in dem Wahlbezirke des Herrn Abgeordneten, der gestern gegen die Vorlage gesprochen hat. Ich weiss wohl, der Herr Abgeordnete wird — und er hat es bereits gethan — diese Localbahn als nicht bedeutend erklären, allein, ich bitte um Entschuldigung, ich bin das schon gewöhnt: so lange eine Localbahn angestrebt wird, kann man nicht genug die volkswirthschaftliche Bedeutung derselben betonen; in dem Masse aber, als diese Localbahn der Realisirung entgegenreift und etwa schon in Ausführung genommen ist, schrumpft die Bedeutung dieser Bahn zusammen, d. h. nicht thatsächlich, nicht in Wirklichkeit, sondern nur in Emanationen der Regierung gegenüber. Der böhmische Landtag wird sich in seiner nächsten Session mit der Einleitung der Action auf Grund des sanctionirten Localbahngesetzes zu befassen haben. Es hatte der Landesausschuss des Königreiches Böhmen bereits die Güte, sich mit uns ins Einvernehmen zu setzen, wie ich mir erlaube dem Herrn Abgeordneten für die Prager Altstadt mitzutheilen, und wir dürfen hoffen und erwarten, dass diese Action, begleitet von der steten Mitwirkung und Förderung Seitens der Regierung, dieselben erfreulichen Resultate aufzuweisen haben wird, wie solche in Steiermark bereits erzielt wurden.

Ich bitte mir aber zu gestatten, doch auf die Leistungen hinzuweisen, die in Böhmen in einem anderen Zweige der Verwaltung, der aber mein Ressort berührt, verwirklicht wurden. Ich benütze die Gelegenheit, diese Daten vorzubringen, weil kürzlich eine Frage danach gestellt wurde; ich meine die Telephonnetze, und ich werde da einen Vergleich mit Galizien ziehen. Es sind von uns 59 staatliche Telephonnetze bereits errichtet worden und hievon 30, also die Hälfte, in Böhmen. Rechnen wir die drei seither in das Staatseigenthum übergegangenen Netze hinzu, so haben wir 33 Telephonnetze mit 2770 Abonnentenstationen und dann drei interurbane Linien, welche Prag mit Wien verbinden, etwa 1000 Kilometer, 23 der städtischen Telephonnetze in Böhmen sind bereits mit Prag verbunden, macht etwa 560 Kilometer. Zwei dieser Netze sind mit dem benachbarten Sachsen verbunden; es wird nächstens möglich sein, den Verkehr zwischen den mit Prag bereits verbundenen Netzen und Wien herzustellen; wir nehmen aber nun auch die Verlängerung der Linie von Prag bis Kladno über Saaz, Karlsbad, Eger und Asch in Aussicht, diesen 33 Telephonnetzen in Böhmen stehen heute allerdings nur 2 Netze in Galizien gegenüber, und den interurbanen Leitungen in Böhmen mit vorläufig 1600 Kilometern, die aber bald eine Vermehrung erfahren werden, vorläufig noch keine interurbane Leitung in Galizien.

Ich hätte nun auf die Ausführungen des verehrten Abgeordneten für die Piseker Landgemeinden zu erwidern, ich werde dies aber vornehmlich dem Herrn Berichterstatter überlassen, welcher sich dieser Aufgabe wie in einem früheren Falle bei der Vorbereitung der Vorlage Stanislau—Woronienka gewiss mit gewohnter Meisterschaft entledigen wird. Ich kann aber doch an gewissen Bemerkungen, die unmittelbar nur an die Regierung gerichtet sind, nicht vollständig mit Stillschweigen vorübergehen. Wenn es mir gelungen ist, dem Gedankengange der gestrigen Rede des Herrn Abgeordneten für die Piseker Landgemeinden — und ich habe der Rede mit gespannter Aufmerksamkeit, allerdings nicht immer mit Vergnügen zugehört — zu folgen, so glaube ich, dass das Hauptargument, welches der verehrte Herr Abgeordnete gegen die Vorlage ins Treffen geführt hat, folgendes ist: Wenn es wirklich wahr ist, dass die landwirthschaftliche Production in Podolien, wie sowohl in den Erörterungen der Regierung als im Berichte des Ausschusses vorgeschützt wird, eine hervorragende sei, so könne ja kein Nothstand, bestehen, und wenn kein Nothstand besteht, ist kein Bedürfniss für die Ausführung der Vorlage. Ich möchte doch den Herrn Abgeordneten darauf aufmerksam machen, dass die einseitige, ausschliessliche landwirthschaftliche Beschäftigung in einzelnen Jahreszeiten einen Mangel an Erwerb für die Bevölkerung hervortreten lässt, aber es sollte doch dem verehrten Herrn Abgeordneten nach der ganzen Richtung seiner Studien nicht unbemerkt geblieben sein, dass Länder, welche regelmässig einen Ueberschuss für den Export produciren, doch auch hie und da von grossen Nothständen heimgesucht werden.

Der Herr Abgeordnete hat weiter darüber geklagt, dass die Regierung es abgelehnt hätte, eine Beitragsleistung von 10 pCt. für böhmische Localbahnprojecte zuzusichern, und hat zu diesem Zwecke einen Erlass des Handelsministeriums zur Vorlesung gebracht. Es waltet da eine irrthümliche Auffassung dieses Erlasses auf Seite des Herrn Abgeordneten ob, und ich bin gerne bereit, ihm die nöthigen Aufklärungen zu geben. Die Regierung hat nicht eine Beitragsleistung von 10 pCt. für einzelne Localbahnprojecte abgelehnt. Der Herr Abgeordnete hätte ja in einem ihm sehr naheliegenden Beispiele in seinem Wahlbezirke den Beweis des Gegentheiles selbst gefunden, denn obwohl ich damals und auch heute die grosse Opferwilligkeit der Interessenten der Strakonitz—Winterberger Bahn sehr gern anerkenne, hat doch die Staatsverwaltung 77·5 pCt. des Anlagecapitals garantirt. Es waltet da also ein Irrthum ob. Es hat sich nämlich damals darum gehandelt, ob die Regierung zustimmen würde, dass in den Entwurf eines Gesetzes betreffend die Förderung des Bahnwesens minderer Ordnung in Böhmen eine Bestimmung Aufnahme finde, wonach, wenn die Interessenten und das Land oder die Interessenten allein einen bestimmten Percentsatz des Anlagecapitals zusichern, für den Staat die gesetzliche Verpflichtung von selbst und sofort einträte, den Rest zu übernehmen. Dagegen nun haben wir uns erklärt, weil einerseits auf das Budget des Handelsministeriums nicht so sehr die Regierung selbst Einfluss nehmen würde als die Beschlüsse der Landesvertretungen oder auch die Willfährigkeit der Interessenten selbst, dann aber auch, weil die Individualisirung dadurch unmöglich gemacht würde. Mit diesen Bemerkungen reflectire ich übrigens auch auf die Ausführungen des Herrn Abgeordneten für die Strakonitzer Landgemeinden. Wenn man dies einem Lande zugestehen würde, könnte man es, wenn ein anderes Land ein ähnliches Gesetz beschlösse, auch jenem nicht verweigern, und es wäre ausserordentlich schwer, ja beinahe unmöglich, einen bestimmten fixen Percentsatz zu finden, der auf alle so verschiedenen Verhältnisse passen würde. Die Verhältnisse sind ja nicht blos von Land zu Land, sondern in den einzelnen Theilen der Länder verschieden, und die Herren aus Böhmen werden mir gewiss bestätigen, dass im Norden dieses Landes beispielsweise ganz andere Verhältnisse obwalten als im Süden. Das ist auch der Grund, warum schliesslich die Regierung bei den einzelnen Vorlagen sich mit verschiedenen Percentsätzen an Beitragsleistungen der Interessenten zufrieden gegeben hat.

Die Regierung fordert immer in solchen Fällen, dass die Interessenten an die Grenze der Leistungsfähigkeit gehen. Diese Leistungsfähigkeit ist aber in den einzelnen Ländern oder Landestheilen eine verschiedene.

Wenn der Herr Abgeordnete weiter darüber Beschwerde geführt hat, dass der Investitionsfond der Carl Ludwig-Bahn für diese Bahn selbst verwendet wurde, so muss ich ihn auf die gesetzliche Bestimmung verweisen, welche in dem Verstaatlichungsgesetze, betreffend die Carl Ludwig-Bahn, Aufnahme gefunden hat, welche übrigens aus der Initiative des hohen Hauses — wenn ich nicht irre, bei der Albrecht-Bahn zuerst angewendet — hervorgegangen ist.

Der Herr Abgeordnete hat auch die Ertragrückgänge auf der Carl Ludwig-Bahn besprochen und gewissermassen das Land durch welches diese Bahn fährt, dafür verantwortlich gemacht. Ich glaube, dass das nicht richtig ist und dass es speciell den Herrn Abgeordneten als Vertreter eines Wahlbezirkes im südlichen Böhmen gewiss nicht angenehm berühren würde, wenn beispielsweise die Herren aus dem nördlichen Böhmen auf die grosse Verschiedenheit des Ertrages der Duxer Bahnen und der böhmischen Transversalbahn hinweisen würden.

Der Herr Abgeordnete hat ferner kritisirt, dass, um die Rentabilität der in Frage stehenden Bahnen zu sichern, höhere Tarife, etwa jene Tarife, welche auf den unter ähnlichen Verhältnissen gebauten Bukowinaer Localbahnen in Anwendung stehen, eingeführt werden. Der Herr Abgeordnete meint, dass es zur Entwicklung des Verkehres und zur Förderung der wirthschaftlichen Verhältnisse nothwendig wäre, auf den Localbahnen niedrigere Tarife zu erstellen. Diese Bemerkung des Herrn Abgeordneten ist zwar sehr interessant und neu, aber nicht richtig. Bisher hat man vielmehr an der allgemeinen Meinung festgehalten, dass man schon, um das Zustandekommen von Localbahnen zu ermöglichen und eine gewisse Rentabilität derselben sicherzustellen, ihnen eine grössere Bewegungsfreiheit in Bezug auf die Feststellung der Tarife überlassen und ihnen gestatten müsse, die Tarife nach den besonderen individuellen Verhältnissen und Bedürfnissen höherzuhalten.

Weiter hat der Herr Abgeordnete die Ziffern in Zweifel gezogen, welche Seitens der Regierung bezüglich der Rentabilität der Bahnen aufgeführt wurden. Er hat Vergleiche gezogen hinsichtlich der Rentabilität der podolischen Bahnen und der Böhmerwald-Bahnen und hat sich bezüglich der Rentabilität der letzteren auf die Ziffern berufen, welche die Regierung selbst in ihrer Begründung angeführt hatte. Ich habe selbstverständlich dagegen gar nichts einzuwenden, nur bitte ich, wenn der Herr Abgeordnete bezüglich der Böhmerwald-Bahnen unbedingt auf den Ziffern der Regierung compromittirt, doch dann dasselbe Vertrauen der Regierung auch bezüglich der podolischen Bahnen zuzuwenden.

Ich sagte früher, dass der ostgalizische Landestheil unter der ausländischen Concurrenz zu leiden hat und dass für diese Concurrenz neue Vortheile aus der Verdichtung des dortigen Bahnnetzes entstanden sind. Diese in letzterer Zeit erfolgte Verdichtung des dortigen Bahnnetzes scheint dem Herrn Abgeordneten entgangen zu sein; mindestens scheint er sich dieselbe nicht gegenwärtig gehalten zu haben, als er auf der Karte uns darüber demonstrirte. Ich möchte daher sehr wünschen, dass der verehrte Herr Abgeordnete dieselbe Wachsamkeit, mit welcher er den geringsten Fortschritt auf dem inländischen Eisenbahnnetze verfolgt, auch der namhaften Ausgestaltung des ausländischen Eisenbahnnetzes in Hinkunft nicht versagen wolle.

Auch darüber hat der Herr Abgeordnete Beschwerde geführt, dass die Bahnen längs der Grenze laufen und weitere Berührungspunkte dadurch gebildet werden.

Auf solche Anschlüsse wird von beiden Seiten aus wirthschaftlichen Gründen im Interesse des Verkehres der grösste Werth gelegt, wie ja die letzthin stattgefundenen Verhandlungen beweisen. Uebrigens glaube ich, dass gerade dem Herrn Abgeordneten weitere Berührungen nur willkommen sein sollten.

Der Herr Abgeordnete hat ferner gesagt — und es scheint da ein Irrthum in der Definition vorzuliegen — es kämen für dieses Project nicht gesammtstaatliche, sondern strategische Rücksichten in Betracht.

Nun wir verstehen nach der Terminologie, die sich im Eisenbahn-Ausschusse und im hohen Hause eingebürgert hat, gegenwärtig unter gesammtstaatlichen Rücksichten vornehmlich strategische Rücksichten, und stellen dieselben nicht entgegen den wirthschaftlichen Rücksichten, aber scheiden sie von den wirthschaftlichen Rücksichten.

Nun ich will dem verehrten Herrn Abgeordneten auf das Gebiet der auswärtigen Politik, das er ja stets mit Vorliebe bestritt, nicht folgen; wenn aber der Herr Abgeordnete vom Standpunkte der Interessen, zu deren Vertretung er auch nach seinen gestrigen Ausführungen sich für besonders berufen erachtet, uns den Vorwurf gemacht hat, dass das böse Gewissen uns abhalte, das wahre Motiv für die Herstellung der podolischen Localbahnen einzubekennen, so bitte ich doch den verehrten Herrn Abgeordneten, die Begründung zu lesen, welche der Herstellung der zweiten Geleise in Galizien, der Herstellung der Bahn Stanislau—Woronienka zunächst gegeben wurde.

Wir haben bei dieser Gelegenheit übrigens, wie jeder Staat es thut, ganz offen gesammtstaatliche oder strategische Rücksichten als Motiv für diese Investitionen angeführt. Wenn wir hätten behaupten wollen, was nicht der Fall ist, dass hier auch strategische Rücksichten in Betracht kommen, so hätten wir uns

unsere Aufgabe im hohen Hause nur erleichtert, denn das hohe Haus bringt traditionell den Investitionen, die durch gesammtstaatliche Rücksichten veranlasst sind, jederzeit das grösste Wohlwollen entgegen. Aber wenn man diese Linien ansieht, so muss ein Fachmann, ein wirklicher Fachmann wohl keinen Moment darüber in Zweifel sein, dass sie wirthschaftliche und nicht strategische Linien sind.

Es ist noch eine Bemerkung darüber gemacht worden. dass es einigermassen befremdend sei, wenn jetzt eine wirthschaftliche Vorlage, ein Land, betreffend erscheine, für welches in der letzten Zeit Eisenhahnvorlagen aus gesammtstaatlichen Rücksichten eingebracht wurden. Nun sehen wir uns diese Investitionen aus gesammtstaatlichen Rücksichten etwas näher an. Es sind die zweiten Geleise auf der Strecke Oswięcim—Podgórze auf der Ungarisch-galizischen Bahn und auf der Carl Ludwig-Bahn, zweite Geleise, die für den Verkehr nicht nothwendig waren und die der Verkehr noch durch eine Reihe von Jahren hätte entbehren können, also für das Land von keiner wirthschaftlichen Bedeutung sind. Davon abgesehen haben wir die Bahn Jaslo—Rzeszów und Stanislau—Woronienka. Ich will ja zugeben, dass eine jede Bahn, wenn auch deren wirthschaftliche Nothwendigkeit vorläufig noch nicht vorliegt, selbst wenn sie durch einen Urwald führt, mit der Zeit von wohlthätigen Folgen begleitet sein, einen Verkehr schaffen, die Entwicklung der Gegend fördern wird.

Aber, meine Herren, dem galizischen Landtage soll in der nächsten Session ein ähnliches Gesetz Seitens des Landesausschusses vorgelegt werden, wie es in Böhmen und Steiermark bereits beschlossen wurde. Auch der galizische Landtag, zunächst der Ausschuss, wird sich mit einem Arbeitsplane beschäftigen und die Reihenfolge derjenigen Bahnen festsetzen, von denen er meint, dass sie zunächst zur Ausführung zu gelangen haben u. s. w.

Ich möchte die Herren aus Galizien fragen, ob, wenn sie über eine solche Reihenfolge von Bahnen, die zur Ausführung zu gelangen hätten, nachdenken, sie die Bahn Stanislau—Woronienka in erste Reihe oder ob sie dieselbe nicht vielmehr in letzte Reihe gesetzt, und ob sie, wenn sie überhaupt dieselbe schon jetzt in den Arbeitsplan aufgenommen, nicht eine andere Trasse angestrebt hätten? Wahrscheinlich hätten sie die Trasse nicht über Chryplin, sondern über Bohorodczany gewünscht.

Das ist eben das Eigenthümliche dieser strategischen Linien, dass jene Rücksichten, welche ihre Herstellung bedingen, auch Einfluss auf die Trasse selbst nehmen, und dass diese Trasse die wirthschaftlichen Rücksichten vorläufig beiseite setzt und nur die Hoffnung vorhanden ist, dass später durch Flügelbahnen die wirthschaftlichen Rücksichten auch an die gesammtstaatlichen Rücksichten angeschlossen werden.

Ich bitte mir aber noch eine Erwägung zu gestatten, die gewiss nicht der Einsicht des hohen Hauses entgangen ist. Der Umstand, dass ein Land bei der Anlage strategischer Bahnen besonders berücksichtigt wird, hat denn doch auch wieder seine grossen Schattenseiten. Dieser Vorzug kann von Nachtheil begleitet sein und kann Opfer im Gefolge haben, die dann das Land nicht um seiner selbst willen, sondern um des Reiches willen zu unternehmen und zu tragen haben wird. Deshalb glaube ich, dass strategische Linien nie einem Lande angelastet werden können, dass sie vielmehr auf das Conto des Reiches gehören.

Ich erlaube mir die in Berathung und auf der Tagesordnung befindlichen zwei Localbahnvorlagen dem hohen Hause zu empfehlen, und erbitte mir speciell auch für die galizischen Bahnen das Wohlwollen des hohen Hauses, jenes Wohlwollen, das die Herren Vertreter dieses Landes im hohen Hause den culturellen und wirthschaftlichen Bedürfnissen der anderen Königreiche und Länder weder bisher versagt haben, noch auch in Zukunft versagen werden.

Abg. Ritter von Struszkiewicz erklärt, dass er die Resolution des Abg. Dr. Blažek unterstütze. Auch seine Parteigenossen seien überzeugt davon gewesen, dass Dr. Vašatý nicht im Sinne der gemässigten Mitglieder des Jungczechen-Clubs gesprochen habe. Der Abg. Dr. Vašatý habe unter Anderem den Vorwurf erhoben, dass die ostgalizischen Bahnen längs der russischen Grenze laufen; das sei aber nur die Folge der geographischen Lage von Ostgalizien. Derselbe habe auch die Verkehrspolitik Russlands und dessen Bestrebungen erwähnt, seine Bahnen gegen Osten, gegen Sibirien auszubauen. Trotzdem lasse aber Russland das gewisse lebende Material nicht mit diesen Bahnen transportiren, sondern es lasse die politischen Verbrecher zu Fuss wandern. Redner erörtert sodann die Rentabilität der podolischen Bahnen, vertheidigt das gewählte normalspurige System und spricht schliesslich der Regierung Namens Galiziens für die Vorlage den Dank aus.

Abg. Dr. J. Lang weist auf die ungleiche Behandlung der Länder Seitens des Staates, insbesondere auf die Vernachlässigung des im volkswirthschaftlichen Niedergange begriffenen südlichen Böhmen hin. Er erklärt, principiell nicht gegen die Erbauung der ostgalizischen Localbahnen zu sein, erwartet jedoch, dass die Regierung auch den berechtigten Forderungen des Landes Böhmen künftighin Rechnung tragen werde. Im Uebrigen schliesse er sich der Resolution Dr. Blažek's an.

Abg. Dr. Vašatý bemerkt, der Herr Handelsminister habe das Vorhandensein strategischer Rücksichten zugestanden, während der Berichterstatter diese ostgalizischen Bahnen als nicht strategisch erklärt habe. Der Herr Minister habe Galizisch-Podolien als arm und öde geschildert, Abg. Ritter von Struszkiewicz hingegen habe erzählt, dass dort Marillen und anderes Obst gedeihen.

Referent Abg. Szczepanowski constatirt, dass der Verlauf der Debatte ein harmonischer war, bis auf die Aeusserungen des Abg. Dr. Vašatý, gegen welche er polemisirt. Dieser Redner habe wieder sein altes Steckenpferd geritten, was jedenfalls Niemand im Hause überrascht habe. Was seine Behauptung anbelangt, dass es sich um den Bau strategischer Bahnen handle, so liege in den Ausführungen des genannten Abgeordneten selbst ein solcher Widerspruch, dass man die Unrichtigkeit seiner Ansicht gar nicht erst nachzuweisen brauche. Uebrigens habe Dr. Vašatý von seinem Parteigenossen, Dr. Blažek, selbst eine genügende Zurückweisung erfahren, da dieser erklärte, dass die überwiegende Majorität des Jungczechen-Clubs für die Vorlage stimmen werde. Was die von anderen Rednern vorgebrachten Wünsche anbelangt, so stehe ihnen der Eisenbahn-Ausschuss sympathisch gegenüber, und die Erklärungen Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers in der heutigen Sitzung werden gewiss allseitige Befriedigung hervorrufen.

In der Specialdebatte wird die Vorlage sodann in zweiter und dritter Lesung unverändert angenommen.

Die vom Abg. Dr. Blažek beantragte Resolution wird gleichfalls angenommen.

Hierauf erstattet Abg. Blažek Namens des Eisenbahn-Ausschusses Bericht über die Regierungsvorlage, betreffend die Herstellung der Localbahn Deutsch-Brod—Humpoletz und beantragt die unveränderte Annahme der Regierungsvorlage, was ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung geschieht.

Abg. Kušar erstattet Namens des Eisenbahn-Ausschusses Bericht über die Regierungsvorlage, betreffend die Gewährung einer Staatsgarantie für die Localbahn Laibach—Stein und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat und empfiehlt die Annahme der Regierungsvorlage, was ohne Debatte in zweiter und dritter Lesung geschieht.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte schmalspurige Localbahn von Rovereto nach Ravazzone. (Trassengenehmigung.) Mit Rücksicht auf das im Allgemeinen befriedigende Ergebniss der am 17. und 18. October 1892 durchgeführten Trassenrevision der von der Stadtgemeinde Rovereto projectirten schmalspurigen Localbahn von der Station Rovereto der Südbahnlinie Kufstein—Ala nach Ravazzone zum Anschluss an die Localbahn Mori-Arco-Riva a/G. hat das k. k. Handelsministerium die Trassenführung der projectirten Localbahn nach dem vorgelegten Projecte und im Sinne der Commissionsanträge genehmigt. Hinsichtlich des Umfanges der in den beiderseitigen Anschlussstationen geforderten baulichen Anlagen hat sich die Concessionswerberin mit der Südbahn-Gesellschaft und mit der Verwaltung der Localbahn Mori-Arco-Riva, sowie auch mit der Direction der k. k. Tabakfabrik in Sacco wegen einer den Interessen der letzteren entsprechenden Führung der Schleppbahn in das Tabakfabriksgebäude in's Einvernehmen zu setzen. Die Etschüberbrückung, sowie die unmittelbar anschliessende Strecke, innerhalb welcher der Tunnel projectirt ist, wurde einem nochmaligen sorgfältigen Studium empfohlen. Die Concessionswerberin wurde weiters in Kenntniss gesetzt, dass das Handelsministerium keinen Anstand nehmen wird, nach Durchführung der vorgedachten Studien, sowie nach Vorlage eines neuen Kostenvoranschlages wegen Festsetzung de Bedingungen für die eventuelle Concessionsertheilung die Ver handlung einzuleiten, sobald die concessionswerbende Stadtge

meinde in der Lage sein wird, in Bezug auf die Capitalsbeschaffung bestimmte Anträge zu stellen. [H.-M.-Z. 56.007 ex 1892.]

Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe von Wien nach Schwechat mit einer Flügelbahn von der bei dem Neuwirthshaus projectirten Haltestelle zu der Theerproductenfabrik am Donaucanal, gegenüber dem Rennplatz in der Freudenau. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 14. März die Statthalterei in Wien beauftragt, rücksichtlich des von Adolf Springer in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine bei der Grossmarkthalle beginnende eingeleisige schmalspurige (1 m) Localbahn mit elektrischem Betriebe von Wien nach Schwechat mit einer Flügelbahn von der bei dem Neuwirthshaus projectirten Haltestelle zu der Theerproductenfabrik am Donaucanal, gegenüber dem Rennplatz in der Freudenau — unter Ausscheidung der Theilstrecke von der Grossmarkthalle bis zum Administrationsgebäude der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft — im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 49.810 ex 1892.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Schleppbahn vom Bahnhofe Eisenberg der Dux-Bodenbacher Bahn zum Ellyschachte: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Komotau hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung einer vom Bahnhofe Eisenberg der Dux-Bodenbacher Bahn abzweigenden zum Ellyschachte führenden Schleppbahn für den 27. März anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die genannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 5203.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Brünn—Segen-Gottes—Okřiško: Schleppgeleise zur Dampfsäge der Firma Franz Engelmann in der Station Okřiško.) Das Project für ein 0·060 km langes Schleppgeleise zur Dampfsäge der Firma Franz Engelmann in Brünn, anschliessend an das Sturzgeleise in der Station Okřiško, wurde zur Ausführung genehmigt. [11. Februar, Z. 1997.]

— (Sickergrube links der Schleppbahn zum Erdberger Gaswerke.) Auf der Parzelle Nr. 2321/2, links der Schleppbahn zum Erdberger Gaswerke, wird für Zwecke der Eigenthümerin des angrenzend an diese Parzelle neuerbauten Hauses, Theresia Donner, eine Sickergrube hergestellt. [5. März, Z. 11.923.]

— (Linie Wien—Bodenbach: Umstellung einer Baracke in Wien.) Die beim Iglava-Viaducte entbehrlich gewordene Monteurbaracke wurde dort abgetragen und als Locale für die Schneeschaufler, wie auch als Oberbaumagazin am Centralbahnhof in Wien aufgestellt. [5. März, Z. 11.924.]

Ausland.

Schweiz. (Zusicherung eines Bundesbeitrages an den Kanton St. Gallen für die Rheinregulirung von der Illmündung bis zum Bodensee und die Erstellung eines Binnengewässercanales von oberhalb Sennwald bis Bruggerhorn.) Mit der Botschaft vom 8. März empfiehlt der schweizerische Bundesrath der Bundesversammlung folgenden Beschlussentwurf zur Annahme:

Art. 1. Der Kanton St. Gallen übernimmt unter Vorbehalt der nachfolgenden Artikel 2, 3 und 4 gegenüber dem Bunde alle Verpflichtungen, welche nach dem von den Bevollmächtigten der Schweiz und Oesterreichs unter Ratificationsvorbehalt abgeschlossenen Vertrage über die Rheinregulirung, vom 30. December 1892, der Eidgenossenschaft obliegen, und übt die nach diesem bezüglich der Organisation des gemeinsam auszuführenden Rheinregulirungswerkes der Eidgenossenschaft zustehenden Rechte nur im Einverständnisse mit dem Bundesrathe aus.

Art. 2. Dem Kanton St. Gallen wird für nachfolgende Objecte der Rheinregulirung von der Illmündung bis zum Bodensee ein Bundesbeitrag zugesichert:

1. Fussacher-Durchstich, Hälfte des Kostenvoranschlages . . . . Fr. 3,219.000
2. Zwischenstrecke, Hälfte des Kostenvoranschlages . . . . „ 296.500
3. Diepoldsauer-Durchstich, Hälfte des Kostenvoranschlages . . . . „ 4,584.500
4. Obere Strecke, Hälfte des Kostenvoranschlages . . . . Fr. 180.000
5. Rinnsal im alten Rhein vom Bruggerhorn bis zum Bodensee, Kostenvoranschlag . . „ 160.000
6. Ableitung der Diepoldsauer-Wasser, Kostenvoranschlag . . . . „ 165.000
7. Vorarbeiten, Kostenbetrag . . . . „ 31.500

Total . . Fr. 8,636.500

Dieser Beitrag wird für die unter Ziffer 2, 3, 4, 5 und 7 bezeichneten Bauten festgesetzt auf 50 pCt. der wirklichen Kosten, bis zum Maximum von Fr. 2,626.250, als 50 pCt. der Kostenvoranschlagssumme von Fr. 5,252.500, und für die unter Ziffer 1 und 6 angegebenen Arbeiten auf 80 pCt. der wirklichen Kosten, bis zum Maximum von Fr. 2,707.200, als 80 pCt. der Kostenvoranschlagssumme von Fr. 3,384.000, also im Ganzen auf Fr. 5,333.450.

Art. 3. Die Ausbezahlung der Subvention, betreffend die unter Art. 2 aufgezählten Objecte, erfolgt in Jahresraten von höchstens Fr. 600.000, beginnend mit dem Jahre 1894.

Wenn ausnahmsweise Verhältnisse in einem Jahr die Verwendung grösserer Beträge nothwendig machen sollten, so ist der Bundesrath ermächtigt, auf Rechnung der nächsten Jahresrate Vorschüsse auszurichten.

Insbesondere kann ein solcher für das Jahr 1893 ausbezahlt werden bis zum Betrage von Fr. 150.000.

Art. 4. Dem Kanton St. Gallen wird an die Kosten von allfällig bei der Ausführung der Rheinregulirung als nothwendig erkannten Mehrarbeiten ebenfalls eine Subvention zugesichert, und es ist bei den betreffenden Objecten das gleiche Beitragsverhältniss wie bei der ersten Subvention anzuwenden.

Art. 5. Dem Kanton St. Gallen wird im Fernern für die Erstellung eines Binnengewässercanales von oberhalb Sennwald bis zum Bruggerhorn ein Bundesbeitrag zugesichert von 50 pCt. der wirklichen Kosten, bis zum Maximum von Fr. 1,800.000, als 50 pCt. der Kostenvoranschlagsumme von Fr. 3,600.000.

Art. 6. Die Ausbezahlung der Subvention für die Erstellung des Binnengewässercanales erfolgt in Jahresraten von höchstens Fr. 450.000, beginnend mit dem Jahre 1894.

Bei Berechnung des Bundesbeitrages werden berücksichtigt die eigentlichen Baukosten, einschliesslich Expropriationen und die unmittelbare Bauaufsicht, dann die Kosten der Anfertigung des Ausführungsprojectes und des speciellen Kostenvoranschlages, sowie die Aufnahme des Perimeters; dagegen sind nicht in Anschlag zu bringen irgend welche Präliminarien, die Functionen von Behörden, Commissionen und Beamtungen (von den Kantonen laut Art. 7a des Wasserbaupolizeigesetzes zu bestellende Organe), auch nicht Geldbeschaffung und Verzinsung.

Art. 7. Die Arbeiten am Binnengewässercanal sind sofort nach Inkrafttreten dieses Beschlusses zu beginnen und derart zu fördern, dass zu Ende des dritten Baujahres die Wuhrlücken am Rhein bei der Ausmündung des Zapfen- und Dürrenbaches geschlossen werden können. Für die gänzliche Vollendung desselben werden 7 Jahre in Aussicht genommen.

Art. 8. Das Ausführungsproject und der definitive Kostenvoranschlag bedürfen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 9. Dem schweizerischen Departement des Innern, Abtheilung Bauwesen, sind jährliche Bauprogramme zur Genehmigung einzureichen.

Art. 10. Der Bundesrath lässt die planmässige Bauausführung und die Richtigkeit der Arbeits- und Kostensausweise controliren. Die Kantonsregierung wird zu obigem Zwecke den Beauftragten des Bundesrathes die nöthige Auskunft und Hilfeleistung zukommen lassen.

Art. 11. Die Zusicherung der Bundesbeiträge tritt erst in Kraft, nachdem von Seiten des Kantons St. Gallen die Ausführung der beiden Unternehmen gesichert und der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Oesterreich vom 30. December 1892 ratificirt sein wird.

Für die Vorlegung der bezüglichen Ausweise wird der Regierung eine Frist von sechs Wochen, vom Datum dieses Beschlusses an gerechnet, gesetzt.

Art. 12. Der Unterhalt des Binnenwässercanales ist gemäss dem eidgenössischen Wasserbaupolizeigesetze vom Kanton St. Gallen zu besorgen und vom Bundesrathe zu überwachen.

Art. 13. Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Art. 14. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung desselben beauftragt.

Schiffahrt.

Hydraulische Krahne am neuen Hafen von Triest. Anlässlich der ihrer Vollendung entgegenschreitenden Triester Hafenerweiterungs- und Lagerhausbauten wurden die Ufermauern der Moli und Riven im dortigen Freigebiete zum Zwecke rationeller Ein- und Ausladung der Waaren mit fahrbaren hydraulischen Krahnen ausgestattet. Die Gesammtzahl dieser Krahne, welche seit 1. April 1892 in regelmässigem Betriebe stehen, beträgt 30 Stück, wovon 28 die Hebekraft von 1500 kg und zwei eine solche von 3000 kg besitzen. Die während des Jahres 1892 erzielten Ergebnisse bei den mittelst der fraglichen Maschinen bewirkten Ladungen und Löschungen von Waaren im Triester Freigebiete sind in folgender Tabelle zusammengestellt:

Monat	Krahn-Arbeitstage	Arbeits-stunden	Krahn-Operationen	Bewegte Tonnen	Einnahmen für Ladung		Einnahmen für Löschung		Gesammteinnahme		Manipulationspreis pro Tonne
					fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	kr.
April	464	3.260	51.174	47.351	1.863	50	1.913	.	3.776	50	7·97
Mai	530	3.567	59.131	54.475	2.059	.	2.093	50	4.152	50	7·62
Juni	475	3.293	54.089	50.663	1.982	50	1.646	50	3.629	.	7·16
Juli	512	3.812	62.858	50.787	2.579	.	1.542	50	4.121	50	8 12
August	470	3.244	55.261	39.982	2.344	.	1.310	50	3.654	50	9·14
September	519	3.691	62.876	47.630	2.288	50	1.860	.	4.148	50	8·71
October	583	4.413	77.888	63.791	2.517	50	2.764	.	5.281	50	8·30
November	592	4.447	81.883	66.632	2.947	.	2.896	50	5.843	50	8·77
December	626	4.736	89.318	73.772	3.179	50	3.014	.	6.193	50	8·40
Zusammen	4.771	34.463	594.478	495.083	21.760	50	19.040	50	40.801	.	.

Regulirung der Donau im Bereiche des Eisernen Thores. (Stand der Bauarbeiten mit Ende des Baujahres 1892.) Dem officiellen Berichte des kgl. ungar. Handelsministeriums über den Stand der zur Regulirung der Donau im Bereiche des Eisernen Thores vorgenommenen Bauarbeiten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 25, 48, 91 und 110 ex 1892 zufolge, wurden bis Ende des Baujahres 1892 an den die meisten und grössten Schwierigkeiten bietenden Punkten bei Kozla-Dojke und Jucz 37.758.99 m³ Felsen unter dem Wasser gesprengt und hievon 7799 m³ aus dem Flussbette entfernt. Aus dem Felscanal am Eisernen Thore wurden 100.823·55 m³ Felsen entfernt. Es wurden ausgeführt an Steinwurf an den rechts- und linksseitigen Dämmen des Eisernen Thores, sowie an den Greben-Milanováczer Einschränkungs- und Kreuzdämmen 252.457·83 m³; weiter an Steinwurf-Ausgleich 7018 m, an Steinpflasterung 1560 m und Anschüttung aus gemischten Materialien 115.333 m³. Im Vergleich zu dem Arbeitsprogramm wurden thatsächlich ausgeführt von Felssprengungen unter Wasser 57·91 %, von den Felsentfernungen am Eisernen Thore 90·42 %, vom Steinwurfe am Eisernen Thore 91·63 %, von dem Ausgleich des Steinwurfes 20·37 %, von der Steinpflasterung 15·60 %, von der Dammanschüttung aus gemischtem Material 192·22 %. Die Felssprengungsarbeiten sind in Folge der Anfangsschwierigkeiten zurückgeblieben, nun sind im Laufe des Jahres neue Spreng- und Bohrmaschinen in Thätigkeit gesetzt worden, deren bisherige Arbeitsleistung volle Gewähr dafür bietet, dass die Unternehmung die Restanzen einbringen wird. Für die Entfernung der gesprengten Felsen sind neue Bagger aufgestellt und hat übrigens der Handelsminister die Unternehmung aufgefordert, zur rechten Zeit für die Baggerung zu sorgen. Was die Felsentfernung am Eisernen Thore betrifft, ist die Minderleistung von 9 % nur eine scheinbare, denn das Unternehmen hat mehr, als nach dem Programme fertig zu stellen war, geleistet. Was die Vertiefungsarbeiten am Eisernen Thore betrifft, wurden 67.000 m³ geleistet, so dass an dieser Stelle eigentlich 167.823 m³, oder um 56.323 m³ mehr, als vorgeschrieben war, gearbeitet wurde. Das Manko beim Steinwurf ist so gering, dass dasselbe binnen zwei oder drei Wochen ausgeglichen werden kann. Seit Beginn der Regulirung bis Ende 1892 sind von Arbeiten ausgeführt worden: Felsentfernung im Stromlaufe 25·16 %, Entfernung vom Felsen im Eisernen Thorcanale 49·93 %, Steinwurfarbeiten 56·82 %, Aufdämmungsarbeiten aus gemischtem Material 73·58 %.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 27. März bis zum 2. April.)

Adriatischer Dienst.

28. März, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän M. Botterini, nach Venedig.

29. „ um 4 ½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“. Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührnng von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, nnd Porto Manzo.

30. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Tibisco“, Capitän F. Goll, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berührnng von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino nnd Gelsa.

„ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

31. „ nm 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Oreste“, Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien his Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orehich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

1. April, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän M. Botterini, nach Venedig.

2. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Malta“, Capitän M. Nicolich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

28. März, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Narenta“, Capitän A. Calabrese, nach Smyrna, mit Berührnng von Fiume, Corfu, Patras. Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus nnd Khios. Anschluss in Smyrna nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Cesmé, Samos und Rhodus.

29. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Calipso“, Capitän A. Leva, nach Thessalien his Constantinopel, mit Berührnng von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla-Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

30. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Amphitrite“, Capitän B. Vidos, nach Alexandrien, Syrien und Karamanien, nach Smyrna und Constantinopel, mit Berührnng von Fiume, Corfu, Port Said, Jaffa, Caiffa. Beyruth, Alexandrette, Mersina, Rhodus, Samos, Khios, Mytilene, Dardanellen und Gallipoli.

31. „ zu Mittag: Dampfer „Thalia“, Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührnng von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

1. April, nm 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Venus“, Capitän G. Bojanovich, nach Constantinopel mit Berührnng von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschlnss in Piräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffnng in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasnnd, Trapeznnt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. April, zu Mittag: Dampfer „Imperatrix“, Capitän F. Egger, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China bis Shanghai.

21. „ um 4 U. Nachm.: Dmpf. „. . . . . .“, Capitän . . . . . ., nach Indien und China, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong und Shanghai. nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

10. April, Dampfer „. . . . .“, Capitän . . . . . ., nach Santos, mit Berührnng von Fiume, Pernambuco, Bahia, Rio Janeiro nnd Santos.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch-Französischer Eisenbahnverband.

Aenderung der Frachtsätze und Reexpeditions-Bestimmungen des Nachtrages 8 B zu Tarif Theil III rücksichtlich des Verkehres mit Znaim.

Die Frachtsätze für den Verkehr mit Znaim, Station der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Seite 20 — 21 des vom 1. August 1887 giltigen Nachtrages 8 B zu Tarif Theil III für den Oesterreichisch-Ungarisch und Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband werden mit dem 31. Mai 1893 ohne Ersatz aufgehoben, während die auf Seite 18—19 desselben Nachtrages für den Verkehr mit Znaim, Station der Oesterr. Nordwestbahn vorgesehenen Frachtsätze in Geltung bleiben.

Die Gruppe des Reexpeditions-Tableaus für die letztgenannte Station wird von VI in VII abgeändert.

Wien, am 24. März 1893. [294]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn andererseits.

Neuer Tarif.

Am 15. Mai 1893 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarif in Wirksamkeit, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. März 1892 aufgehoben wird.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 24. März 1893. [295]

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Krakau, Podwoloczyska einerseits und sächsischen Stationen andererseits über Myslowitz und Oswiecim.

Tarif-Nachtrag I.

Zu dem ab 1. October 1892 bestehenden Tarife für den vorbezeichneten Verkehr gelangt am 1. April 1893 der Nachtrag I zur Ausgabe, welcher neue reglementarische Bestimmungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gefertigten Verwaltung zum Preise von 10 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 23. März 1893. [296]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aufhebung von Kundmachungen, betreffend die Gebührenberechnung im Verkehre mit Triest.

Mit 1. April 1893 werden nachverzeichnete, die Gebührenberechnung für Eil- und Frachtgut-Transporte, bezw. für Frachtgut-Transporte im Verkehre mit Triest betreffende Kundmachungen durch die Bestimmungen des mit diesem Tage zur Einführung gelangenden neuen Localtarifes der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft gegenstandslos und kommen daher per 31. März 1893 zur Aufhebung:

Die Kundmachung im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt vom	Nr.	vom	Seite
25. November 1881	137	29. November 1881	1628
16. December 1881	145	17. December 1881	1736
1. Juli 1882	79	11. Juli 1882	1076

Wien, am 15. März 1893. [297]

Norddeutscher Donau - Umschlagsverkehr über Passau/Regensburg-Donaulände transit.

Nachtrag I.

Am 1. April 1893 gelangt der — Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen enthaltende — Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif Theil II vom 15. Juni 1892 des Norddeutschen Donau-Umschlagsverkehres über Passau-Donaulände trans. und Regensburg-Donaulände trans. zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gefertigten Direction zum Preise von 20 kr. erhältlich.

Wien, am 24. März 1893. [298]

Die Direction der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Umschlagsverkehr via Verciorova.) Mit 1. März 1893 ist unter Ausserkraftsetzung des bisherigen Tarifes vom 1. October 1885 sammt Nachträgen ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen Regensburg, Passau, Wien, Budapest und Semlin einerseits, dann den Stationen Braila, Bukarest, Buzeu, Calarasi, Corabia, Crajova, Fokschan, Galaz, Giurgevo, Pitesti, Plojesti, Slatina, Turn-Margurelle und Turn-Severin der rumänischen Staatsbahnen andererseits mit Umschlag in Verciorova in Kraft getreten.

Den allgemeinen Bestimmungen des besagten Tarifes ist zu entnehmen, dass für diesen Verkehr die im Theil I für den Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits und Rumäniens andererseits vom 1. April 1890 enthaltenen Tarifvorschriften einschliesslich der Güterclassification massgebend sind.

Die erstellten Frachtsätze verstehen sich einschliesslich Einladung (bezw. Ausladung) an den Schiffsstationen, Assecuranz (bis 150 Frcs., bezw. 100 Mk. Werth per 100 kg), ungarischer Transportsteuer und Umschlagsspesen in Verciorova. Diese letzteren werden nur für Colli bis zu einem Gewichte von 1000 kg, sowie für jene Colli garantirt, deren Umschlag (mit Rücksicht auf Volumen) anstandslos bewerkstelligt werden.

Jeder Frachtbrief darf für höchstens 10.000 kg, bezw. nur für jenes Quantum lauten, welches bei dem Umschlage in Verciorova anstandslos in einem Bahnwagen untergebracht werden kann.

Gegenstände von über 6·3 m Länge, sowie Stücke, welche zufolge ihrer Dimensionen einen ungewöhnlich grossen Laderaum in Anspruch nehmen, ferner ledige oder ungenügend verpackte Gegenstände, deren Umschlag mit Schwierigkeit verbunden ist, werden nur nach besonderen Uebereinkommens zur Verfrachtung übernommen.

Bezüglich des Auf- und Abladens der Güter an den Bahnstationen sind die betreffenden Bestimmungen des Localtarifes der rumänischen Eisenbahnen massgebend.

Der für Verfrachtungen per Schiff nach Rumänien im Allgemeinen berechnete ½percentige Werthzollzuschlag, bezw. fünfpercentige Gewichtszoll kommt bei Sendungen, welche zu den Frachtsätzen dieses Tarifes abgefertigt werden, nicht zur Einhebung.

Nachnahmen, ob nach Eingang oder im Vorhinein, sind nur in jener Währung zulässig, in welcher der betreffende Frachtsatz erstellt ist.

Die am Umschlagsverkehre betheiligten Verwaltungen übernehmen, falls ein höherer Werth im Frachtbriefe nicht ausdrücklich declarirt ist, die Haftung für etwaige, durch Verlust oder Beschädiguug des Gutes entstehende Schäden bis zum Maximalbetrage von 150 Frcs. bezw. 120 Mk. per 100 kg.

Falls ein Werth (Gesammtwerth) declarirt wird, ist ausser der tarifmässigen Fracht noch ein Zuschlag zu entrichten, welcher auf Grund einer besonderen, dem Tarife beigegebenen Tabelle ermittelt wird. Als Minimalgebühr wird ein Betrag von 50 Cts. bezw. 30 Pfg. per Frachtbrief berechnet.

Für den Umschlagsverkehr sind eigene Frachtbrief-Formularien, welche sowohl für den Schiffs- als auch für den Bahntransport gelten, aufgelegt und können dieselben zum Kostenpreise von 5 Cts. per Stück an den im Tarife genannten Schiffs- und Eisenbahn-Stationen bezogen werden. Die Frachtbriefe für Transporte in der Richtung nach Rumänien müssen bei in Oesterreich-Ungarn erfolgter Aufgabe mit einer Stempelmarke von 5 kr. ö. W. in Noten, beim Eintritte nach Rumänien in Verciorova mit einer rumänischen Stempelmarke von 50 Cts. versehen werden. Letztere Gebühr wird vom Empfänger eingehoben. Frachtbriefe für in Rumänien aufgegebene Transporte müssen mit einer Stempelmarke von 50 Cts. versehen sein.

Im Uebrigen gelten rücksichtlich der Wasserstrecke das Betriebs-Reglement und die Tarifbestimmungen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, rücksichtlich des Bahntransportes die einschlägigen Bestimmungen der rumänischen Eisenbahnen.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung

für

Hochbauten auf dem neu zu errichtenden Frachtenbahnhofe und dem bestehenden Personenbahnhofe in Ischl.

Die Ausführung eines Gütermagazines mit Kanzlei-Anbau einer Verladerampe, eines Administrations-Gebäudes sammt Kehrichtgrube und Hausbrnnnen auf der neu zu errichtenden Frachtenstation Ischl, dann die Herstellung eines neuen Eilgutmagazines mit Verladerampe, und die Fundirung für eine Locomotiv-Drehscheibe auf der bestehenden Station Ischl, im approximativen Kostenbetrage von circa 56.800 fl. ö. W., soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Hochbauherstellungen am neu zu errichtenden Frachtenbahnhofe und dem bestehenden Personenbahnhofe in Ischl“ längstens am 20. April 1893, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im März 1893.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Die

XXXIII. (ordentliche) Generalversammlung

der **Actionäre** findet am 29. April, Vormittags 10 Uhr, in **Wien** im Bureau der Gesellschaft, I. Elisabethstrasse Nr. 9, statt.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisions-Ausschusses.
2. Beschlussfassung über die Verwendung des Erträgnisses.
3. Wahl des Revisions-Ausschusses.
4. Aenderung einiger Bestimmungen der gesellschaftlichen Pensions-Statuten.
5. Verwaltungsrathswahlen.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Actien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Actien zu hinterlegen:

in **Wien**: bei der Centralcassa der Böhm. Westbahn, I. Elisabethstrasse 9;

in **Prag**: bei der Betriebs-Hauptcassa und bei der Filiale der k. k. priv. österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe;

in **Frankfurt a./M.**: bei dem Bankhause M. A. v. Rothschild u. Söhne;

und in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, u. zw.: in Wien bis zum 15. April l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 14. April l. J. mittelst dreifach auszufertigender Consignationen.

Consignations-Blanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 22. März 1893.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

		per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:		
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen		10
Lagerzins:		
für die ersten drei Wochen	per Woche	2
für jede folgende Woche	„ „	1½
Zollfachinage		2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
781	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Baumaterialien, mit der Bestimmung zu den anlässlich der Lemberger Landes-Ausstellung 1894 auf dem Ausstellungsplatze herzustellenden Bauten	Stationen der im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 2, Abschnitt A genannten Linien (exclusive Wygoda und Orló)	Lemberg	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	Frachtberechnung nach Ausnahmetarif II	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Aufgabe hat mittelst Frachtbriefen zu erfolgen, welche auf das Ausstellungs-Comité als Aufgeber und Empfänger lauten
782	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Retortenkohle (Retortenkokes aus Leuchtgasfabriken)	den ausländischen Tarif-Stationen des Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungarischen, Niederländisch-Oesterr.-Ungar. und Belgisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes (oder umgekehrt)	den österr. und ungar. Tarif-Stationen dieser Eisenbahn-Verbände	Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes II giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1893	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar., Niederländisch-Oesterr.-Ungar. und Belgisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	Bisher auf Umkartirung an der Grenze verwiesen	Directe Frachtsätze des Specialtarifes II		Im Kartirungswege		
783	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	1. Bettfedern 2. Federn, sonstige	Lemberg k.k.ö.St.B.	Paris-Douane und Paris-Reuilly	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. ad 1. und 2. a) 5000 kg b) 10000 kg Die Sendungen der unter 1., 2., 4. und 5. genannten Artikel müssen nachweislich nach Paris oder einer jenseits Paris gelegenen französischen Station, Sendungen des unter 3 genannten Artikels von Paris nach Jassy verfrachtet worden sein	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Localtarif		Francs in Gold für 1000 kg ad 1. a) 130·85 b) 100·17 ad 2. a) 148·80 b) 135·—		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Absender lautenden Original-Frachtbriefe bis Eger, bezw. Nürnberg, bezw. Wien K.E.B. und der auf die betreffende Firma als Absender lautenden Duplicat-Frachtbriefe von Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B. bis Paris; eventuell gegen Vorlage der auf den Refactiewerber als Absender lautenden Original-Frachtbriefe von den galiz. Stationen bis Paris oder einer jenseits Paris gelegenen französischen Station, bezw. umgekehrt. Diese Documente sind bis längstens 31. März 1894 einzureichen	
			3. Cigarettenpapiere	Paris-Douane und Paris-Reuilly	Suczawa transit	ad 3. 5000 kg				ad 3. 143·63				
			4. Eier	Kolomea Podgórze-Bonarka k.k.ö.St.B. Podgórze-Plaszów k.k.ö.St.B. Tarnopol k.k.ö.St.B. Tarnow k.k.ö.St.B. Krakau K.F.N.B.	Paris-Douane und Paris-Reuilly	ad 4. 10000 kg				ad 4. 143·10 119·28 119·28 141·13 124·46 119·28				
			5. Häute, roh und getrocknet	Podgórze-Bonarka k.k.ö.St.B. Podgórze-Plaszów k.k.ö.St.B. Krakau K.F.N.B.		ad 5. 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen				ad 5. 116·33				

Die Abfertigung der Sendungen ist im Frachtbriefe wie folgt vorzuschreiben: entweder a) mit Umkartirung in Eger, und zwar bis Eger über Krakau oder Podgórze-Plaszów—Oswięcim—Olmütz—B.-Brod—Bubna—Carlsbad; von Eger über Novéant oder b) mit Umkartirung in Nürnberg, und zwar bis Nürnberg über Krakau—Podgórze-Plaszów—Oswięcim—Olmütz—Prag—Furth i. W. von Nürnberg über Novéant oder bezüglich der unter 2., 3., 4. und 5. genannten Artikel c) mit Umkartirung in Wien K.E.B., und zwar bis Wien K.E.B. bei Sendungen von Krakau—Podgórze-Bonarka—Podgórze-Plaszów—Tarnow, bezw. nach Suczawa transit über Krakau— oder Podgórze-Plaszów—Oswięcim—Lundenburg, bezw. über Saybusch—Zwardon—Sillein, bezw. umgekehrt bei Sendungen von Kolomea, Lemberg, Tarnopol über die vorgenannten Routen oder über Beskid—Munkács—Szerencs—Marchegg—Gänserndorf oder über Beskid—Munkács—Szerencs—Marchegg—Stadlau— oder über Beskid—Munkács—Szerencs—Kelenföld—Bruck a. L. von Wien K.E.B. über Bischofshofen—Arlberg—Buchs—Delle oder über Bischofshofen—Arlberg—Bregenz—Romanshorn—Delle, oder über Bischofshofen-Arlberg—Bregenz—Constanz—Altmünsterol, oder über Simbach—Ulm—Mühlacker—Kehl—Avricourt. An Stelle der Umkartirung kann die Neuaufgabe in Eger, Nürnberg oder Wien K.E.B. erfolgen. Für Sendungen von Bettfedern ist die Umkartirung oder Neuaufgabe in Wien K.E.B. unzulässig.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
784	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Zucker aller Art russischer Provenienz	a) Brody (Bahnhof) transit b) Podwołoczyska (Bahnhof) transit	Krakau transit für Sendungen im Verkehre nach einem deutschen Hafen transit seewärts, bezw. nach Breslau-Oder-Umschlag zur Weiterbeförderung nach Stettin transit seewärts	Bei Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis Ende December 1893	Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr	Pf. a) 137 b) 168	Pf. 92 112	Pf. 45 56	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der russischen Frachtbriefe für den Transport bis Brody, bezw. Podwołoczyska, auf welchen der Reclamant als Empfänger erscheinen muss, ferner der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbriefduplicate für den Transport ab Brody und Podwołoczyska nach einem deutschen Hafen, bezw. nach Breslau zum Umschlagplatze und der Schiffsconnissements für die Weiterbeförderung auf der Oder nach Stettin, dann der Schiffsconnissements über die Beförderung zur See ab den deutschen Häfen. Diese Documente, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende März 1894 in Vorlage zu bringen	
785	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		a) Eilgüter b) Güter aller Art als Frachtgut	Hartberg	Fürstenfeld	Bei Aufgabe in jedem Gewichte unter Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	kr. a) 32·0 b) 20·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Hartberg	Gleisdorf					a) 80·0 b) 45·0				
				Hartberg	Graz St. B.					a) 100·0 b) 55·0				
				Hartberg	Graz S. B.					a) 112·0 b) 60·0				
				oder vice versa										
				Sebersdorf	Gleisdorf					a) 70·0 b) 40·0				
				Sebersdorf	Graz St. B.					a) 91·0 b) 50·0				
				Sebersdorf	Graz S. B.					a) 103·0 b) 55·0				
				oder vice versa										
				Hartberg	Fehring-Landesgrenze					a) 76·4 b) 31·2				Nur für von Wien-Matzleinsdorf provenirende, bezw. nach Wien-Matzleinsdorf bestimmte Sendungen
				Sebersdorf	Fehring-Landesgrenze					a) 76·4 b) 31·2				
				oder vice versa										
786	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Thonerde, rohe, unverpackt und in offenen Wagen verladen	Preschen (A.T.E.)	Olmütz (St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der sonstigen tarifmässigen Bedingungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Theil II, Heft 3, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1888	81·2 kr.	77·0 kr.	4·2 kr.	Im Kartirungswege		
787	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli-Wöllan	Briquettes und Holzkohle aus fossilem Holze	Skalis	Cilli transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif der Localbahn Cilli-Wöllan	26 kr.	10 kr.	16 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
788	A. T. E.		Baumaterialien	Komotau	Türmitz	Der Firma Julius Richter in Aussig wurde für den Bau einer Dampfziegelei in Prödlitz bei Türmitz die laut Ausnahmetarif Nr. XXI (Nachtrag VI vom 1. Februar 1893 zum Localtarife der Aussig-Teplitzer Eisenbahn) festgesetzte Frachtbegünstigung unter Einhaltung der diesbezüglich bestehenden Bedingungen für die Zeit bis auf Weiteres, längstens Ende December 1893, bewilligt.								
789	Böhm. Nordbahn		a) Ziegeln b) Bauholz c) Eisenwaaren	a) Kralup b) Prag c) Vysočan	Nerntovic	Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens bis 31. Mai 1893	Localtarif	kr. a) 7·4 b) 12·8 c) 15·2	kr. 6·7 7·7 9·9	kr. 0·7 5·1 5·3	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Orig.-Frachtbriefe bis längstens 31. Juli 1893	
790	Buschtěhrader Eisenbahn		Steinkohle als Frachtgut	Střebichovic-Vinařic (Libuschiner Schacht)	a) Eger transit und Franzensbad transit für Regiekohle der K. B. Staatseisenbahnen; Asch, Haslau und Kufstein (K. B. Staatseisenb.); Stationen der Localbahn Asch-Rossbach b) Stationen der K. B. Staatseisenb. (ausser den auf Seite 12 und 33 bis 35 des Böhmisch-Bayerischen Kohlentarifes, Heft 1, vom 1. November 1890 genannten); Stationen der Werrabahn (ausser Eisenach); Stationen des nachgenannten Böhm.-Süddeutschen Kohlentarifes;	Mindestverfrachtung von 20000 t innerhalb der Giltigkeitsdauer des Zugeständnisses durch einen Versender. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Regiekohle der K. B. Staatseisenbahnen muss an eine Dienststelle der letzteren adressirt sein und auf Grund des nachgenannten Tarifes vom 1. August 1892 bis Eger oder Franzensbad abgefertigt werden	Vom 1. April 1893 bis 31. März 1894	Tarif für den inländ. Kohlenverkehr nach Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn u. s. w. vom 1. August 1892. Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif, Heft 1, vom 1. November 1890; Kohlentarif Böhmen-Werrabahn vom 1. October 1892; Böhmisch-Süddeutscher Kohlentarif, Heft 3, vom 1. Mai 1892	Gegenwärtige Frachtsätze vorgenannter Tarife nebst Nachträgen	Gegenwärtige Frachtsätze vorgenannter Tarife nebst Nachträgen, abzüglich folgender Nachlässe	a) 7 Kreuzer ö. W. b) 12 Pfennig Bei einer Mindestverfrachtung von 30000 t erhöht sich der Nachlass a) um 1·8 kr. ö. W., b) um 2·8 Pfennig	Rückvergütung	Bahnseits beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, vorzulegen bis spätestens 30. April 1894. Diese Duplicat-Frachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
791	Buschtěhrader Eisenbahn		Dreiachsige leere Tender, auf eigenen Rädern laufend	Station Prag (Smichow [B.E.B.])	Komotau (B.E.B.)	1. Auflieferung von mindestens 4 Tendern. 2. Aufgabe als Frachtgut. 3. Erfüllung der für diese Transporte allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, nebst Nachträgen I bis V	39·8 kr. ö. W.	34·60 fl. ö. W. pro Tender	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bis spätestens 31. Jänner 1894 vorgelegt werden müssen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
792	Steyrthalbahn		Mauer- und Dachziegel, Bruchsteine, Kalk, Schotter, Sand	Stationen der Steyrthalbahn		Aufgabe, resp. Frachtzahlung für mindestens 6000 kg pro Frachtbrief. Verfrachtung eines jährlichen Minimalquantums von 300 t 600 t 1000 t	Bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	Verschieden	10% 15% 20% der Fracht	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Aufgabs-Recepisse bis längst. Ende Jänner 1894	
793	Steyrthalbahn		Berichtigung der im Verordnungs-Blatte Nr. 30 ex 1893, sub Post Nr. 505 publicirten Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt										Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger, bezw. Versender lautenden Frachtbriefe bis längstens Ende Jänner 1894	

Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 150 vom 31. December 1892, sub Post 2568 enthaltenen Publication hat es in der Rubrik „Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt etc." anstatt: „Gegen die auf den Reclamanten lautenden Duplicat-Frachtbriefe etc." richtig zu lauten: „Bei Sendungen von Mahlproducten und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten gegen die auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe etc."

VERORDNUNGS-BLATT

DES

K. K. HANDELS-MINISTERIUMS

FÜR

EISENBAHNEN UND SCHIFFAHRT.

Unser Blatt wird zur Verlautbarung amtlicher Kundmachungen, sowie von Kundmachungen über Tarifermässigungen in der Form von Rückvergütungen und Tarifbegünstigungen und sonstiger Mittheilungen in Eisenbahn- und Schiffahrts-Angelegenheiten benützt.

Es enthält neben seinem die amtlichen Verlautbarungen umfassenden auch einen nichtamtlichen Theil, dessen Aufgabe es ist, wichtigere Vorkommnisse im Bereiche der Eisenbahn-Verwaltung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der hier in Betracht kommenden Schiffahrt, ferner, soweit dies von Interesse ist, auch solche Nachrichten bezüglich Ungarns und des Auslandes zur allgemeinen Kenntniss zu bringen, und ermöglicht hiedurch einen Ueberblick über das Thatsachenmaterial des Eisenbahnwesens und der Schiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie und des Auslandes.

Das Verordnungs-Blatt erscheint wöchentlich dreimal, am Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Der **Pränumerationspreis** beträgt:

	ganzjährig	halbjährig	vierteljährig
für **Oesterreich-Ungarn**	fl. 12·—,	fl. 6·—,	fl. 3·—
für das **Deutsche Reich**	„ Mark 25·—,	„ Mark 12·50,	„ Mark 6·25
für das **übrige Ausland**	„ Frcs. 33·—,	„ Frcs. 16·50,	„ Frcs. 8·25

Das Abonnement kann mit jedem Kalendervierteljahr begonnen werden.

Einschlägige **Inserate** werden aufgenommen und nach aufliegendem Tarif berechnet.

Probenummern und **Kostenvoranschläge** gratis und franco.

Die Administration

Wien, I., Wallfischgasse 15.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 37. Wien, 30. März 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 25. März 1893*), betreffend die Hinausgabe des I. Nachtrages zu der Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns einerseits und Deutschlands andererseits rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, in Gemässheit des § I, letzter Absatz, der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (R.-G.-Bl. Nr. 186 ex 1892).

Die zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vereinbarten erleichternden Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den beiderseitigen Eisenbahnen rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände vom 20. December 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 226) werden durch die Aufnahme der nachstehenden Bestimmung ergänzt:

Zu § 1, Ziffer 1 und 2, der Ausführungs-Bestimmungen zum internationalen Uebereinkommen.

Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthige Münzen und Papiere, Documente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten, werden zum wechselseitigen Verkehre auf Grund des im Berner Uebereinkommen vorgesehenen internationalen Frachtbriefes zugelassen, sobald die Bedingungen für diese Beförderung von den betheiligten Bahnverwaltungen mit Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörden vereinbart und in die Tarife aufgenommen sind.

Die vorstehende Ergänzung tritt am 1. April 1893 in Kraft.

Bacquehem m. p.

*) Enthalten in dem am 28. März 1893 ausgegebenen XII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 43.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Gewährung einer Staatsgarantie für die Localbahn Laibach-Stein und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat.

(Vorgelegt in der 224. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. März.)

Mit dem Gesetze vom 1. Mai 1885, R.-G.-Bl. Nr. 67, wurde die Regierung ermächtigt, sich an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues einer Localbahn von Laibach nach Stein durch Uebernahme von Stammactien der für diese Localbahn zu bildenden Actiengesellschaft im Betrage von 200.000 fl. ö. W. in Noten zu betheiligen.

Die Concession zum Baue und Betriebe der genannten Localbahn konnte jedoch erst nach längeren Verhandlungen zufolge der Ah. Concessions-Urkunde vom 14. April 1889, R.-G.-Bl. Nr. 73, an die Bauunternehmer Oscar Baron Lazarini und Alois Praschniker ertheilt werden.

Die für die Herstellung der im Ganzen 23 km langen Localbahn, welche seither am 28. Jänner 1891 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, erforderlichen Geldmittel wurden in Gemässheit der Bestimmungen des obigen Gesetzes im Wege der Bildung einer Actiengesellschaft in der Weise aufgebracht, dass Prioritätsactien mit 5 pCt.

Vorzugsdividende, und zwar lit. A im Gesammtnominalbetrage von 300.000 fl. zum Curse von 82 pCt. und ebensolche Prioritätsactien lit. B im Gesammtnominalbetrage von 266.700 fl. zum Curse von 75 pCt. Seitens der genannten Bauunternehmer, von den Stammactien per zusammen 340.000 fl. dagegen Theilbeträge von 200.000 fl. vom Staate, 70.000 fl. vom Lande Krain und die restlichen 70.000 fl. von den Localinteressenten zum vollen Nennwerthe übernommen wurden.

Seitens der Staatsverwaltung wurde den Unternehmern der genannten Localbahn auf Grund des Eingangs bezogenen Gesetzes ausser der Uebernahme der gedachten Stammactien im Nominalbetrage von 200.000 fl. noch die weitere finanzielle Begünstigung gewährt, dass die für die Betriebführung an die Staatseisenbahn-Verwaltung zu entrichtende Kostenvergütung mit dem Pauschalbetrage von 45 pCt. der Bruttoeinnahmen festgesetzt wurde, woraus sich nach den bisher gemachten Erfahrungen ein Abgang von rund 4000 fl. jährlich gegenüber den thatsächlichen Kosten der Betriebführung für die Staatseisenbahn-Verwaltung ergibt.

In jüngster Zeit sind nun die genannten Bauunternehmer anlässlich der Verhandlungen über die von denselben erhobenen Forderungen im Betrage von rund 80.000 fl. für im Bauvertrage angeblich nicht vorgesehene Arbeiten und Herstellungen mit Anträgen hervorgetreten, wonach dieselben sich bereit erklären, die sämmtlichen noch unverlosten fünfpercentigen Prioritätsactien lit. A und B im Gesammtnominalbetrage von 564.800 fl. zurückzustellen und überdies auf die vorerwähnten Nachtragsforderungen gänzlich zu verzichten, soferne ihnen im Sinne der vereinbarten Concessions-Bedingungen als Entgelt ein gleicher Nominalbetrag von 564.800 fl. in vierpercentigen, binnen 80 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Obligationen der Localbahn Laibach-Stein ausgefolgt wird, deren Verzinsung und Tilgung jedoch durch eine vom Staate zu gewährende Ertragsgarantie für die genannte Localbahn sicherzustellen wäre.

Die Durchführung einer derartigen Transaction, bei welcher die Bauunternehmer auf die Erzielung eines besseren Begebungscurses für die vierpercentigen vom Staate garantirten Titres als für die dermaligen Prioritätsactien, resp. für eventuell an deren Stelle auszugebende nicht garantirte Obligationen rechnen, würde für die Stammactien und mithin auch für den Staat als Besitzer von fast 60 pCt. derselben einen verhältnissmässig sehr erheblichen finanziellen Vortheil bieten.

Zunächst würde nämlich die Nothwendigkeit entfallen, behufs Befriedigung der Nachtragsforderungen der Bauunternehmung zum Nachtheile des Erträgnisses der Stammactien das bisher emittirte Prioritätsactiencapital zu erhöhen oder eine aus den Erträgnissen zu verzinsende und zu tilgende schwebende Schuld aufzunehmen.

Ausserdem würde künftighin den Ansprüchen der Stammactien statt des bisherigen Erfordernisses für die fünfpercentige Vorzugsdividende und für die Tilgung der Prioritätsactien lit. A und B im Jahresbetrage von 28.955 fl. 93 kr. nur die Annuität für die vierpercentige Verzinsung und die binnen 80 Jahren zu bewirkende Tilgung des Obligationen-Capitals per 564.800 fl. im Betrage von 23.616 fl. 60 kr. vorangehen, und demnach eine Erhöhung des für die Stammactien verfügbaren Reinertrags-Ueberschusses um 5339 fl. 33 kr. per Jahr, das ist um rund 1·57 pCt. des Nominalbetrages eintreten.

Für die Staatsverwaltung als Besitzerin von 2000 Stück Stammactien würde sich hieraus eine jährliche Mehreinnahme von ungefähr 3140 fl. gegenüber den dermaligen Verhältnissen ergeben.

Dagegen wird die als Bedingung der fraglichen Transaction erbetene Zusicherung einer Staatsgarantie in der Höhe des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung der auszugebenden Prioritäts-Obligationen aller Voraussicht nach eine materielle Belastung des Staates nicht zur Folge haben, indem nach der bisherigen Entwicklung des Verkehres und der Einnahmen der Localbahn bei Aufrechthaltung des dermal geltenden Betriebsvertrages ein Reinerträgniss von beiläufig 37.500 fl per Jahr als dauernd gesichert angesehen werden kann, welches das vom Staate zu garantirende jährliche Reinerträgniss im vorhin bezifferten Betrage von 23.616 fl. 60 kr. um rund 13.880 fl. übersteigt.

Angesichts dieser günstigen Erträgnissaussichten erscheint die Aufrechthaltung der früher hervorgehobenen besonderen Begünstigung des Unternehmens, wonach die Betriebskostenvergütung mit 45 pCt. der Bruttoeinnahmen ohne Festsetzung eines die Selbstkosten unter allen Umständen bedeckenden Minimalbetrages der Betriebskostenvergütung pauschalirt ist, nicht mehr gerechtfertigt, vielmehr empfiehlt es sich, die erbetene Staatsgarantie nur unter der Bedingung zu ertheilen, dass gleichzeitig im Wege einer Revision des geltenden Betriebsvertrages an Stelle der gedachten pauschalirten Betriebskostenvergütung in Hinkunft der Ersatz der thatsächlich auflaufenden Kosten der Betriebführung zu treten hat.

Hiebei würde allerdings in Folge der voraussichtlichen Erhöhung der jährlichen Betriebskostenvergütung um circa 4000 fl. auch die auf den Staat entfallende Dividende für 2000 Stück Stammactien sich um rund 2340 fl. ungünstiger gestalten, bezw. der für den Staat aus dem Umtausche der fünfpercentigen Prioritätsactien gegen vierpercentige Obligationen entspringende, im Vorstehenden mit 3140 fl. ermittelte Vortheil sich auf etwa 800 fl. per Jahr herabmindern, dagegen würde dem Aerar aber andererseits eine um rund 4000 fl. jährlich höhere Betriebskostenvergütung zufallen, so dass im Ganzen der finanzielle Vortheil des Staates aus der Durchführung der geplanten Transaction sich auf etwa 4800 fl. per Jahr, entsprechend einem Capitalswerthe von mehr als 100.000 fl., belaufen würde.

Da nun nach Durchführung des im Vorstehenden behandelten Programms die Staatsverwaltung nicht nur für die Verzinsung und Tilgung der an Stelle der dermaligen Prioritätsactien auszugebenden Obligationen zu haften hätte, sondern überdies auch an dem für die Stammactien verbleibenden Reinertragsüberschusse, wie erwähnt, mit ungefähr 60 pCt. participiren würde, so sprechen mehrfache Erwägungen, insbesondere auch die Rücksicht auf die Ersparung der mit der besonderen Rechnungslegung und mit dem Bestande einer gesellschaftlichen Verwaltung nothwendig verbundenen Auslagen dringend dafür, schon jetzt die vollständige Erwerbung des Localbahn-Unternehmens durch den Staat in Aussicht zu nehmen und entsprechend vorzubereiten, zumal der fraglichen Localbahn wegen ihres Zusammenhanges mit dem Staatsbahnnetze und wegen der seinerzeit in Aussicht zu nehmenden Einbeziehung in eine auch aus gesammtstaatlichen Rücksichten wichtige Bahnverbindung zwischen der Station Unterdrauburg der Südbahnlinie Marburg—Villach und der Staatsbahnlinie Tarvis—Laibach eine erhöhte Bedeutung beizulegen ist.

Auf Grund der in dieser Richtung gepflogenen unpräjudicirlichen Vorverhandlungen lässt sich erwarten, dass

die Rücklösung der gegenwärtig nicht im Staatsbesitze befindlichen Stammactien im Nominalbetrage von 140.000 fl. gegen ein Entgelt von höchstens 50 pCt. des Nominalwerthes, demnach von im Ganzen höchstens 70.000 fl. durchführbar sein wird. Ein solcher Einlösungsbetrag würde einerseits in dem durch die Erwerbung der Bahn dem Staate zufallenden Mehrerträgnisse eine angemessene Verzinsung finden, andererseits aber im Hinblicke auf die beabsichtigte Revision des Betriebsvertrages und das Erforderniss für weiterhin nothwendig werdende Investitionen auch annäherungsweise dem wahren Werthe der seinerzeit zumeist ohne nähere Aussicht auf ein seinerzeitiges Erträgniss gezeichneten und eingezahlten Stammactien entsprechen.

Behufs Bedeckung des für die Rücklösung der derzeit nicht im Staatsbesitze befindlichen Stammactien erforderlichen Betrages, sowie behufs Bildung eines Investitionsfondes für Erweiterungsbauten und Nachschaffungen auf der Localbahn wäre der Nominalbetrag des von der Bahngesellschaft aufzunehmenden Prioritätsanlehens auf 800.000 fl. zu erhöhen, jedoch mit der Massgabe, dass hievon zunächst nur der zur Einziehung der Prioritätsactien lit. A und B erforderliche Nominalbetrag von 564.800 fl., der Restbetrag von 235.200 fl. dagegen erst im Zeitpunkte der Einlösung der Bahn durch den Staat zur Ausgabe zu gelangen hat.

Die Staatsgarantie wird sich zwar aus formellen Gründen auf die für das ganze Prioritätsanlehen von 800.000 fl. erforderliche Annuität erstrecken müssen, thatsächlich wird dieselbe jedoch nur rücksichtlich des sofort zur Ausgabe gelangenden Theilbetrages vom Nominale 564.800 fl. wirksam werden, indem die auf die Verzinsung und Tilgung des vorläufig zurückzubehaltenden Restbetrages vom Nominale 235.200 fl. entfallenden Beträge der Garantierechnung als Einnahmen gutzubringen sein werden.

Hienach wird durch die im Vorstehenden dargestellten Transactionen in ihrer Gesammtheit, abgesehen von der an und für sich wünschenswerthen Beseitigung der vorerwähnten Nachtragsforderungen der Bauunternehmung, eine für den Staat unter allen Umständen finanziell vortheilhafte, und mit keinerlei materiellem Risico verbundene Vereinfachung und Verbesserung der bezüglich der Localbahn Laibach-Stein dermal bestehenden Verhältnisse erzielt werden.

Die Erwirkung der Ermächtigung der Regierung zur Durchführung der im Vorstehenden dargestellten Transactionen bildet den Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes.

Zufolge Artikel I desselben soll demnach der Regierung die Ermächtigung ertheilt werden, der Unternehmung der Localbahn Laibach-Stein auf die Dauer von 80 Jahren ab 1. Jänner 1893 die Staatsgarantie eines jährlichen Reinerträgnisses von 33.452 fl. ö. W. zuzusichern, welches dem Erfordernisse für die vierpercentige Verzinsung und für die Tilgung des aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 800.000 fl. entspricht.

Im Anschlusse hieran soll bestimmt werden, dass von diesem Prioritätsanlehen zunächst nur ein Theilbetrag vom Nominale 564.800 fl. behufs Rücklösung der dermal im Umlaufe, bezw. in Händen der Bauunternehmung, befindlichen Prioritätsactien lit. A und B vom gleichen Nominalbetrage zur Ausgabe gebracht, der Restbetrag von Nominale 235.200 fl. dagegen für den Fall der Erwerbung der Bahn durch den Staat behufs Einziehung der dermal nicht im Staatsbesitze befindlichen Stammactien, sowie behufs Bildung eines Investitionsfonds zurückbehalten werden soll.

Hinsichtlich dieses einstweilen nicht zur Ausgabe gelangenden Theilbetrages wird zugleich normirt, dass das für die Verzinsung und Tilgung desselben entfallende Erforderniss der Garantierechnung als Einnahme gutzubringen ist, so dass für dieses Erforderniss die Staatsgarantie thatsächlich nicht in Anspruch genommen wird.

Artikel II knüpft die Ertheilung der fraglichen Staatsgarantie an die Bedingung, dass gleichzeitig eine entsprechende Revision des dermal geltenden Betriebsvertrages im Sinne der Vergütung der wirklichen Betriebskosten an die Staatseisenbahn-Verwaltung erfolgt.

Im Artikel III werden die üblichen finanziellen Anordnungen über die näheren Modalitäten des zu schaffenden Garantieverhältnisses getroffen.

Nach Artikel IV soll die Regierung ermächtigt werden, zum Zwecke der Einlösung der Localbahn Laibach-Stein Stammactien dieses Unternehmens zum Preise von höchstens 50 pCt. für Rechnung der Cassabestände zu erwerben und nach Erwerbung sämmtlicher dermal nicht im Staatsbesitze befindlicher Stammactien das gesammte Bahnunternehmen für den Staat einzulösen und das für die dermal nicht im Staatsbesitze befindlichen Stammactien gewährte Entgelt durch Ausgabe eines entsprechenden Theilbetrages der im Artikel I, Absatz 2, angeführten Obligationen zu bedecken.

Artikel V behandelt die aus diesem Anlasse zu gewährenden Steuer-, Stempel- und Gebührenbefreiungen.

Artikel VI endlich enthält die Anordnung über den Beginn der Wirksamkeit und über den Vollzug des Gesetzes.

Inland.

Parlamentarisches.

In der 34. (Abend-) Sitzung des **Herrenhauses** referirt Freiherr von **Pusswald** Namens der Eisenbahn-Commission über die vom Abgeordnetenhause angenommene Regierungsvorlagen, betreffend:

die Herstellung der **Gailthal-Bahn**, der Localbahn **Monfalcone** (Ronchi)—**Cervignano**, der **ostgalizischen Localbahnen**, der Localbahn **Deutsch-Brod — Humpoletz**, und die Gewährung einer Staatsgarantie für die Localbahn **Laibach — Stein** und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat.

Auf Antrag der Commission werden diese Gesetzentwürfe in zweiter und dritter Lesung angenommen.

In der 230. Sitzung des **Abgeordnetenhauses** vom 23. März ergreift das Wort

Seine Excellenz Finanzminister Dr. **Steinbach**: Die Herren Abgeordneten Dr. Kokoschinegg und Genossen haben in der Sitzung des hohen Hauses vom 23. Jänner 1893 eine **Interpellation** an mich gerichtet, in welcher darüber Klage geführt wird, dass Schiffe in dem neuen Hafen von Triest häufig zu den Hangars nicht zugelassen werden, weil in denselben angeblich kein Platz sei, dann weiter, dass am Ufer keine Zollmanipulation vorgenommen und auf diese Weise die Waarenbesitzer gezwungen wurden, ihre Waaren in die Magazine der Privatgesellschaft „Magazzini generali" zu bringen und hiefür unnöthige Lagerspesen zu bezahlen.

Auf Grund der hierüber eingeholten Aeusserungen der Unterbehörden habe ich die Ehre, diese Interpellation in Folgendem zu **beantworten**:

Was den erstbeklagten Uebelstand betrifft, so ist ein Platzmangel in den Hangars bisher noch nicht vorgekommen; wohl aber ist es nicht selten, dass die Schiffe an den Moli und Quais vor denselben keinen Platz finden.

Der Finanzbehörde steht es nicht zu, den Schiffen im neuen Hafen die Liegeplätze anzuweisen, jedoch auch die Seeverwaltung kann im Falle grösseren Andranges bei der Beschränktheit der disponiblen Moli und Quais nicht immer Abhilfe schaffen. Sobald aber der für den Lloyd bestimmte Molo III wieder operationsfähig sein wird — was wohl Ende März der Fall sein dürfte — und sobald das Bassin IV dem Verkehre übergeben sein wird — voraussichtlich in der zweiten Hälfte des laufenden Jahres — wird von einer Beschränktheit der Liegeplätze nicht mehr die Rede sein können.

Dagegen wird mir die Klage wegen Nichtvornahme der zollamtlichen Manipulationen an der Riva als den Thatsachen nicht entsprechend bezeichnet, vielmehr versichert, dass Zollabfertigungen ununterbrochen an jedem Punkte der Quais und Moli stattfinden, ohne dass irgend ein Zwang zur Einlagerung der Waaren in die Lagerhäuser ausgeübt worden wäre.

Nur bei Sendungen von italienischem Wein, welche zu dem Begünstigungszolle abgefertigt werden sollen und ohne die vorgezeichneten Analyse-Certificate einlangen, daher einer Untersuchung auf ihren Alkohol- und Extractgehalt unterzogen werden müssen, erscheint häufig die sogleiche Abfertigung auf der Riva unthunlich. Die Untersuchung des Weines erfordert, insbesondere bei grösseren Speditionen, längere Zeit, während welcher die Fässer auf dem Ufer nicht liegen bleiben können, weil deren Identität nicht festgehalten werden könnte und Unterschiebungen nicht zu verhindern wären. Auch aus hafenpolizeilichen Gründen könnte eine längere Lagerung der Fässer an der Riva, wodurch der Verkehr daselbst sehr behindert würde, nicht geduldet werden.

Das Gleiche ist der Fall bei jenen Sendungen italienischen Weines, welche in sogenannten Cisternenschiffen eingeführt und im Freigebiete behufs Erlangung des Begünstigungszolles unter Zollcontrole in Fässer überfüllt werden. Die Löschung einer solchen Ladung dauert gewöhnlich mehrere Wochen, und erscheint es daher im Interesse der Ordnung im neuen Hafen und zur Sicherung des Zollgefälles unausweichlich, dass das Hauptzollamt in den bemerkten Ausnahmsfällen bis zur definitiven Abfertigung des Weines dessen Einlagerung in die vorhandenen Magazine fordert.

Es folgt sodann der Bericht des Budget-Ausschusses über den Gesetzentwurf betreffend die den Anlehen und Rechtsurkunden der Commission für Verkehrsanlagen in Wien einzuräumenden staatlichen Begünstigungen.

Referent Abg. Dr. Exner erklärt Namens des Budget-Ausschusses, dass derselbe der Auffassung der Regierung beigetreten sei, es sei jedoch unter der ausdrücklichen Zustimmung des Vertreters des Handelsministeriums hervorgehoben worden, dass unter den im Artikel I der Vorlage erwähnten Steuern, „welche etwa durch künftige Gesetze an Stelle der jetzigen Einkommensteuer eingeführt werden sollten“, nicht die „Personal-Einkommensteuer“ zu verstehen sei. Der Budget-Ausschuss habe dieses Gesetz, welches im Interesse der Wiener Verkehrsanlagen erlassen werden soll, widerspruchslos und rasch erledigt, könne aber bei dieser Gelegenheit den Wunsch nicht unterdrücken, dass bei Durchführung der ganzen Angelegenheit thunlichst rasch vorgegangen werden möchte.

In der 231. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. März ergreift das Wort

Se. Excellenz Handelsminister Marquis Bacquehem:

Die Herren Abgeordneten Dr. Gessmann und Genossen haben in der 176. Sitzung des hohen Abgeordnetenhauses vom 2., sowie in der 180. Sitzung vom 9. December 1892, ferner in der 187., bezw. 190. Sitzung vom 20. und 27. Jänner 1893 mehrere Interpellationen an mich gerichtet, in welchen sie eine Reihe von Fragen stellen, die sich sämmtlich auf den Bauzustand, die Verkehrsverhältnisse und Betriebseinrichtungen der Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft beziehen.

Desgleichen haben die Herren Abgeordneten Dr. Hofmann von Wellenhof und Genossen in der 204. Sitzung vom 20. Februar und in der 219. vom 10. März d. J. Interpellationen an mich gerichtet, welche denselben Gegenstand betreffen und von denen die erstere sich dem Inhalte nach mit einem Theile der Fragen deckt, die in der an zweiter Stelle erwähnten Interpellation der früher genannten Herren Abgeordneten gestellt worden sind.

Nach dem Abschlusse der hierüber eingeleiteten eingehenden und mit Rücksicht auf die grosse Zahl der gestellten Fragen und der ihnen zu Grunde gelegten Details längere Zeit erheischenden Erhebungen bin ich nunmehr in der Lage, die gedachten Interpellationen im Nachstehenden zu beantworten.

Hiebei möchte ich vorausschicken, dass, wenn auch aus bekannten Gründen die Einrichtungen der Südbahn nicht durchwegs auf der vollen Höhe der durch die heutige Verkehrsentwicklung bedingten gesteigerten Anforderungen stehen, doch von sicherheitswidrigen Zuständen bei dieser wichtigen Verkehrsanstalt keine Rede sein kann und sonach auch die auf die schuldbare Herbeiführung solcher Zustände gerichteten Anklagen gegen die leitenden und für den Betrieb verantwortlichen Organe der Bahnverwaltung der Begründung entbehren.

Zu den einzelnen Fragepunkten übergehend, aus denen übrigens für die Staatsaufsicht keinerlei neue Momente entnommen werden konnten, indem die angeführten Anstände, insoweit sie auf Thatsachen beruhen, insgesammt schon vordem den Gegenstand der Amtshandlung gebildet haben und der Aufsichtsbehörde wohlbekannt sind, beehre ich mich dem hohen Hause Nachfolgendes zur Kenntniss zu bringen:

Anlangend die beanständete Construction des Oberbaues, in welcher Hinsicht speciell die zu geringe Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in den Bögen bemängelt wurde, hat die Gesellschaft die ihr von der General-Inspection zur Pflicht gemachten Verbesserungen, wozu auch die Beseitigung der kurzen Zwischengeraden gehört, bezüglich einer Anzahl ungünstiger Bahnstrecken schon früher durchgeführt und ist weiter die geeignete Vorsorge getroffen, dass die gleichartigen, von der Aufsichtsbehörde pflichtgemäss urgirten Reconstructionsarbeiten auf Grund eines derselben bereits vorgelegten, den Geschwindigkeits-Verhältnissen der verkehrenden Züge voll entsprechenden Ueberhöhungs-Normales bezüglich der Linie Wien—Triest noch im Laufe des heurigen Jahres und sodann successive auch bezüglich der übrigen von Schnellzügen befahrenen Linien der Gesellschaft zur Ausführung gelangen.

Bezüglich der von den Herren Interpellanten gestellten Fragen in Betreff des im vorigen Jahre auf der Linie Mürzzuschlag—Triest eingeleiteten Commissionszuges verweise ich auf die in dieser Hinsicht Seitens des Regierungsvertreters gelegentlich der Budgetdebatte dem hohen Hause ertheilten Aufklärungen, wonach die Annahme eines fraudulosen Vorganges bei Aufstellung der Fahrordnung dieses Zuges völlig ausgeschlossen erscheint, zumal diese Fahrordnung bereits mehrere Tage vor Durchführung der Commissionsfahrt der General-Inspection bekannt gegeben und von derselben gebilligt worden war.

Was die Bemerkung betrifft, dass die Schnellzüge in den letztvergangenen Jahren mit einer höheren als der gesetzmässig gestatteten Fahrgeschwindigkeit verkehrt hätten, so trifft diese Annahme nicht zu und steht angesichts der unfallfreien Abwicklung dieses Schnellzugsverkehres in der bezeichneten Periode auch die weitere Annahme, als ob derselbe ein sicherheitsgefährlicher gewesen wäre, mit den Thatsachen nicht im Einklange.

Uebergehend auf jene Frage, welche den Zeitpunkt anbelangt, in welchem der gesellschaftliche Verkehrs-Director-Stellvertreter Oscar Schüler die österreichische Staatsbürgerschaft erlangt hat, constatire ich auf Grund der gepflogenen Erhebung, dass dem Genannten die hierländische Staatsbürgerschaft mit dem Erlasse der niederösterreichischen Statthalterei vom 8. März 1887, Z. 12.157, verliehen wurde, sohin auch alle aus dem angenommenen späteren Zeitpunkte der Verleihung gezogenen Folgerungen gegenstandslos erscheinen.

Die Seitens der Herren Interpellanten gemachte Angabe, dass mehrere die gesellschaftlichen Hotelanlagen betreffende Posten auf Conto „Bahnerhaltung“ verrechnet worden seien, hat sich als unrichtig erwiesen und wurde constatirt, dass die Buchung dieser Posten, den bestehenden Verrechnungs-Grundsätzen entsprechend, in correcter Weise stattgefunden hat.

Die zur Sicherung des Bahnverkehres in der Strecke Hrastnigg-Sava gegen die daselbst in Folge der geologischen Beschaffenheit der Gebirgslehne vorkommenden Steinabstürze getroffenen Massnahmen sind nach den gepflogenen Erhebungen als sehr weitgehende und den Umständen angemessene zu bezeichnen.

Anlangend den Fahrpark der Südbahn, dessen Beschaffenheit und Menge gleichfalls in Beschwerde gezogen wurde, habe ich zu bemerken, dass, wenn derselbe auch zum weitaus überwiegenden Theile aus Betriebsmitteln älterer Constructionstypen besteht und namentlich viele Maschinen ein höheres Alter aufweisen, gleichwohl dieses Material sich in Folge vorgenommener Erneuerung der Bestandtheile in betriebsfähigem

Zustande befindet und mit demselben bisher das Anslangen zu finden war. Im Uebrigen wird der Erhaltung und Revision der Fahrbetriebsmittel das pflichtgemässe Augenmerk zugewendet und von Seite der Aufsichtsbehörde kein Anlass verabsäumt, auf die Vornahme ausgiebiger Neuanschaffungen zu dringen.

Der Zustand und die Dimensionirung der Wasserversorgungsanlagen ist ein entsprechender und erscheinen die in dieser Hinsicht geäusserten Besorgnisse grundlos. Bezüglich der Ausrüstung der neu zur Anschaffung gelangenden Schnell- und Personenzugs-Maschinen mit Geschwindigkeitsmessern wurde Vorsorge getroffen.

Was die bezüglich der beiden Brücken bei Leoben und Gmund erhobenen Bemänglungen betrifft, so erweist sich die rücksichtlich der Leobener Brücke in Beschwerde gezogene Ueberschreitung des von der Aufsichtsbehörde gesetzten Termines für die Aufstellung der neuen Eisenconstruction als belanglos, da für die zwischenweilige Aufrechthaltung der Verkehrssicherheit Vorsorge getroffen war, und kommt ein aus diesem Gesichtspunkte abgeleitetes Bedenken bezüglich der Gmunder Brücke, bei der es sich vornehmlich um Herstellungen im Interesse der ökonomischen Erhaltung handelt, überhaupt nicht in Betracht.

Ich bemerke weiter in Bezng auf die zwei bedauerlichen, durch Offenlassen der Bahnschranken im Momente des Vorbeifahrens von Zügen hervorgerufenen Unfälle bei Kapfenberg und Neunkirchen, dass in beiden Fällen die gepflogene Untersuchung den betreffenden Schrankenwächter als schuldtragend erscheinen lässt, wogegen sich herausgestellt hat, dass die für das Wächterpersonal bestehende Diensteseintheilung den Bestimmungen des Normalerlasses vom 8. Juni 1874, Z. 42.158, womit die Dienst- und Ruhezeit des Wächterpersonals auf den österreichischen Bahnen allgemein geregelt wurde, vollkommen Rechnnng trägt.

Zum Schlnsse möchte ich nicht unterlassen, dem hohen Hause das Ergebniss der Erhebungen mitzutheilen, die ich anlässlich der in der Budgetdebatte vorgebrachten concreten Beschnldigungen von Seite des Eingangs genannten Herrn Abgeordneten wider die Südbahnverwaltung bezüglich der Behandlung der graphischen Fahrordnungsbehelfe eingeleitet habe.

Die nenerliche eingehende Untersuchung, welche abgeschlossen vorliegt, hat in Uebereinstimmung mit dem Ergebnisse der früher gepflogenen Erhebung bestätigt, dass die Verwahrung der reservirt zu behandelnden Fahrordnungsbehelfe in Gemässheit der bestehenden Vorschriften erfolgt und auch die Graphika der Civilfahrordnung in genauer Evidenz gehalten werden. — Desgleichen haben die gepflogenen Erhebungen die Richtigkeit der veröffentlichten Angabe der Gesellschaft bestätigt, wonach es sich bei dem zur Sprache gebrachten Abzuge eines Graphikons um ein solches der Friedensfahrordnnng handelte, welches zum Dienstgebrauche der Gesellschaft von einem in Verwahrung des als vollkommen vertrauenswürdig bekannten Lithographen Loos belassenen Steine abgezogen wnrde, der von früher her die beim Abschleifen der Gravure aus Versehen stehen gebliebene Randbezeichnung: „Kriegsfahrordnnng" trug, eine solche jedoch thatsächlich nicht entbielt.

Wiewohl demnach der amtlich constatirte Sachverhalt ein wesentlich anderer ist, als nach den vorerwähnten Ausführungen angenommen werden müsste, so habe ich doch Anlass genommen, der Verwaltung die stricteste Beobachtung der einschlägigen Anordnungen nachdrücklichst einzuschärfen.

In der 188. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. Jänner haben die Herren Abgeordneten Dr. Ritter v. Kraus und Genossen eine Interpellation an mich gerichtet, welche die Vorgänge bei der Durchführung der Prioritäten-Conversion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zum Gegenstande hat.

Insofern dieser Anfrage hinsichtlich der Darstellung des Sachverhaltes eine im ungarischen Abgeordnetenhause gestellte Interpellation zu Grunde liegt, bin ich in dem Falle, auf die ebendaselbst am 8. Februar erfolgte Beantwortnng dieser Interpellation durch den Herrn kgl. ungar. Handelsminister Bezug zu nehmen.

Aus den eingehenden Darlegungen des genannten Herrn Ministers geht in Uebereinstimmung mit den hier gepflogenen Erhebungen hervor, dass jene Prioritäts-Obligationen, auf Grund deren im December 1889 und Jänner 1890 auf die Abrechnungsguthaben der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Breslau Arrest gelegt worden ist, keineswegs, wie Seitens der Herren Interpellanten angenommen wurde, bereits eingelöste und ans dem Verkehre gezogene Stücke waren, sondern dass diese Obligationen vielmehr auch dermal noch in den Büchern der Kaschau-Oderberger Eisenbahn als im Umlaufe befindlich ausgewiesen sind.

Insoweit ferner bei der in Rede stehenden Angelegenheit die Kaschan-Oderberger Eisenbahn betheiligt erscheint, handelt es sich um eine Gesellschaft, welche in Budapest ihren Sitz hat und bezüglich ihrer societären Gebahrung in erster Reihe dem Hoheits- und Aufsichtsrechte der kgl. ungarischen Regierung untersteht.

Was dagegen das Vorgehen der allgemeinen österr. Bodencreditanstalt in dieser Angelegenheit anbelangt, so hat dasselbe der k. k. Regierung keinen Anlass geboten, vom Standpunkte der Staatsaufsicht im Sinne des Vereinsgesetzes und der Gesellschaftsstatuten einzuschreiten.

Von betheiligter Seite wurde der Versuch unternommen, die im Gegenstande erhobenen Ansprüche, welche nach der übereinstimmenden Judicatur der österr. und ungar. Gerichte bezüglich der sogenannten „Couponprocesse" hier als im Rechte nicht begründet erkannt sind, durch Anrufung des Strafgerichtes zur Geltung zu bringen.

Dieser Versuch hat jedoch nicht zum Ziele geführt, indem die in Folge der erstatteten Strafanzeige vom hiesigen Landesgerichte eingeleiteten Vorerhebungen über Antrag der Staatsanwaltschaft gemäss § 90 der Strafprocess-Ordnung schon wegen Abganges eines strafbaren Thatbestandes eingestellt wurden.

Hiedurch erscheint die rein civilrechtliche Natur des der Angelegenheit zu Grunde liegenden Streites und der zur Abwehr der vorerwähnten Ansprüche ergriffenen Massnahmen ausser Zweifel gestellt. Es liegt demnach für die Regierung keinerlei Anlass vor, zu dieser Angelegenheit, welche sich der Competenz der Administrativbehörden entzieht, Stellung zu nehmen.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. December 1892 haben die Herren Abgeordneten Dr. Rizzi, Dr. Bartoli und Genossen in Angelegenheit des Projectes einer schmalspurigen Localbahn von Triest (San-Sabba) nach Parenzo unter Hervorhebung der Gemeinnützigkeit dieses Unternehmens, sowie des Umstandes, dass trotz der Opferwilligkeit der Interessenten dessen Realisirung ohne eine staatliche Beihilfe nicht zu erwarten sei, an mich die nachstehende Anfrage gerichtet:

„1. Ist der Handelsminister geneigt, sich ehethunlichst darüber auszusprechen, ob die Regierung das Namens aller Interessenten vom istrianischen Landesausschusse gestellte Ansuchen betreffs einer staatlichen Unterstützung, resp. Gewährung einer Garantie für die projectirte Localbahn Triest- (San-Sabba)-Parenzo principiell zu unterstützen und der verfassungsmässigen Behandlung zuzuführen gedenkt?

2. Ist der Handelsminister geneigt, die Höhe der Seitens des Staates zu übernehmenden Garantie, wie sie die Regierung vorzuschlagen gedenkt, den Unterzeichneten bekanntzugeben?"

Ich beehre mich dem hohen Hause in Beantwortung dieser Interpellation das Nachfolgende zur Kenntniss zu bringen:

Bei der schon vor längerer Zeit gepflogenen Trassenrevisions-Verhandlung über das in Rede stehende Bahnproject wurde dasselbe Seitens aller Interessenten, sowie der sonstigen berufenen Factoren als ein im Interesse des Landes und der Stadt Triest besonders wünschenswerthes Unternehmen einmüthig befürwortet. In voller Anerkennung der volkswirthschaftlichen Nützlichkeit der projectirten Bahnverbindung sah ich mich auch seinerzeit veranlasst, den Concessionswerbern die Zugestehung aller nach den bestehenden Gesetzen zulässigen administrativen Erleichterungen und Begünstigungen, sowie die Uebernahme der Bahn in den Staatsbetrieb gegen Vergütung der Selbstkosten in Aussicht zu stellen.

In einem späteren Stadium der Verhandlung haben jedoch die Concessionswerber die Bitte wegen Feststellung einer ihnen vortheilhafter erscheinenden Basis der Betriebskosten-Berechnung vorgebracht und zugleich das Ansinnen gestellt, dass Seitens der Staatsverwaltung die Garantie für einen erheblichen Theil des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung der nach ihrem Plane bis zum Betrage der Hälfte des Anlagecapitals zu emittirenden Prioritäts-Obligationen übernommen werden möge.

Ein dem letzteren analoges Ansuchen wurde auch vom Istrianer Landes-Ausschusse auf Grund des von den Herren Interpellanten erwähnten Landtagsbeschlusses vom 6. April 1892 gestellt, mit welchem der Istrianer Landtag im Principe und unter Gewärtigung einer Concurrenz von Seite des Staates sich für die Uebernahme einer Garantie zu Lasten des Landesfonds ausgesprochen hat.

Bei aller Geneigtheit, dieses Bahnunternehmen nach Thun-

lichkeit zu fördern, muss ich nun aber principiell an dem auch in anderen ähnlichen Fällen beobachteten Vorgange festhalten, wonach die Entscheidung über eine eventuell zu beantragende finanzielle Betheiligung des Staates an der Realisirung des fraglichen Projectes erst erfolgen kann, wenn die Art und Höhe der Beitragsleistung der Interessenten, bezw. des Landes, feststehen und wenn ferner das Resultat der von mir angeordneten, aber noch nicht abgeschlossenen eingehenden Erhebungen über die zu erwartenden Erträgnisse des projectirten Bahnunternehmens vorliegen wird.

Ich werde gern bereit sein, die in letzterer Hinsicht gewonnenen Daten auch dem Istrianer Landes-Ausschusse über dessen Wunsch zu dem Zwecke bekanntzugeben, damit derselbe in die Lage komme, für die nächstfolgende Landtagssession bestimmte Anträge über die Höhe der finanziellen Betheiligung des Landes an dem gedachten Bahnunternehmen vorzubereiten.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Tarvis—Laibach: Erweiterung des Bahnhofes Laibach: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Laibach hat die politische Begehung betreffs des Projectes für die Erweiterung des Bahnhofes Laibach der k. k. Staatsbahnen für den 6. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Regierungsrath Josef Dralka betraut. [G.-I.-Z. 5799.]

— (Linie Schrambach — Kernhof: Errichtung der Haltestelle Markt S. Egydi a/N.: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Errichtung der Haltestelle Markt S. Egydi a/N. der Linie Schrambach—Kernhof für den 7. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Dr. von Frieheis betraut. [G.-I.-Z. 5547.]

Projectirte Localbahn Monfalcone-Cervignano und Schleppbahn von Monfalcone nach Porto Rosega. (Theilstrecken km 0·0 bis 6·5 und km 10·0 bis 14·9: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Gradiska hat die politische Begehung rücksichtlich des Projectes für die Theilstrecken km 0·0 bis 6·5 und km 10·0 bis 14·9 der projectirten Localbahn von Monfalcone nach Cervignano und für die Schleppbahn von Monfalcone nach Porto Rosega für die Zeit vom 4. bis incl. 11. April anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt der Bezirkshauptmann in Gradisca. [G.-I.-Z. 6147.]

Localbahn Kapfenberg — Seebach-Au. (Stationscommission und politische Begehung.) Am 28. September 1892 fand die Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung bezüglich der schmalspurigen Localbahn Kapfenberg—Seebach-Au statt. Auf Grund des Ergebnisses dieser Amtshandlung wurde mit Ausnahme der Strecken km 2·0 bis 3·0, 7·7/8—8·0, 8·9—9·5, 10·8—11·4 der Bauconsens ertheilt. Gleichzeitig wurde im Hinblicke auf die Localverhältnisse die Trassenführung in der Strecke km 3·2 und 9·5 auf dem linken Flussufer aus Rücksicht für die Sicherheit des Bestandes und Betriebes der Bahn gutgeheissen. Das Handelsministerium hat weiter in Gemässheit der Commissionsanträge die Einschaltung einer Haltestelle bei km 2·5/6 mit der Bezeichnung „Winkel", desgleichen die Umänderung der Bezeichnung „Pachernegg" in „Hausenhütte", sowie die Wahl der Doppelnamen „Seebach-Turnau" und „Au-Seewiesen" genehmigt, bezüglich der von der Baubewilligung ausgenommenen Strecke km 2·9—3·0 die Einwendungen der Interessenten als unbegründet abgewiesen und für diese Strecke, sowie auch für die beantragte Trassenrückung in km 7·7/8—8·0, 8·9—9·5, dann für die Variantenstrecken km 10·8—11·4 die Ausführungsbewilligung ertheilt. [8. Febrar, Z. 1353.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Zufahrtsstrasse in Faal.) Für die Verlegung der Zufahrtsstrasse zur Station Faal und die damit im Zusammenhange stehende Umwandlung des Zugschrankens in km 18·5 in einen Handschranken wurde die Bewilligung ertheilt. [14. März, Z. 13.576.]

— (Linie Leoben—Vordernberg: Reconstruction der beiden Brücken über den Vordernberger Bach in km 0·840 und 3·410.) Auf Grund des Ergebnisses der am 11. Februar durchgeführten politischen Begehung wurde für die Reconstruction der beiden Brücken über den Vordernberger Bach in km 0·840 und 3·410 der Bauconsens ertheilt. [15. März, Z. 13.750.]

— (Linie Graz—Köflach: Auflassung des Durchlasses in km 31·628.) Der in km 31·628 befindliche 0·79 m weite offene Durchlass wurde aufgelassen. [15. März, Z. 13.751.]

— (Reconstruction der Stirnverladerampe in der Station Köflach.) Behufs Verbesserung der Auffahrt der bestehenden Stirnverladung wird in der Station Köflach das Stockgeleise umgelegt und die Verladerampe reconstruirt. [2. März, Z. 7648.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Einführung elektrischer Contactapparate zur Controlirung der Fahrgeschwindigkeit.) Auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn wurden im Jahre 1892 auf der Strecke Ullersdorf—Dux von km 24·8 bis 26·8, ferner in der Strecke Wächterposten Nr. 45 bis Dux, und zwar von km 40·5 bis 42·5, Schienendurchbiegungs-Contacte nach System Siemens & Halske zur Controle der Fahrgeschwindigkeit der Züge eingeführt, und functioniren diese Apparate anstandslos. Die Verwaltung dieser Eisenbahn beabsichtigt nun im Jahre 1893 im linksseitigen Geleise in der von km 39·2/3 bis 38·2/3 in einem Gefälle von 10 pro mille gelegenen Strecke Brüx—Maria Ratschitz zwei nach dem gleichen Systeme construirte Schienendurchbiegungs-Contacte in km 39·2 und 38·5 anbringen zu lassen. Die Ausstattung weiterer Strecken mit derlei Contactvorrichtungen ist einem späteren Zeitpunkte vorbehalten. [G.-I.-Z. 265.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Blockireinrichtung der elektrischen Distanzsignale in der Station Chlumetz.) Die Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn hat in der Station Chlumetz die drei elektrischen Distanzsignale mit Blockireinrichtung versehen lassen, so dass dieselben nur dann auf „Erlaubte Einfahrt" umgestellt werden können, wenn der für die Wechselrevision verantwortliche Bedienstete die Umstellung dieser Signale ermöglicht. Hiedurch wird nicht nur den Verkehrsorganen die Ausübung der durch die Instruction über den Verkehrsdienst für die Handhabung der Distanzsignale vorgeschriebenen Sicherheitsmassregeln erleichtert, sondern auch ein grosser Vortheil dadurch geboten, dass ein Umstellen der Distanzsignale auf „Verbot der Einfahrt" und nach Aufhebung der Blockirung auf „Erlaubte Einfahrt" auch durch den im Telegraphenbureau diensthabenden Beamten erfolgen kann. Die k. k. General-Inspection hat die von der Bahnverwaltung vorgelegte Instruction für die Schaltung und Handhabung der mit Blockireinrichtung versehenen elektrischen Distanzsignale in Chlumetz zustimmend zur Kenntniss genommen. [9. März, G.-I.-Z. 5120.]

Verkehrsunterbrechungen und Behebungen derselben.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

27. März. Wegen anhaltenden starken Schneefalles ist Schleppbahn Wama—Russ.-Moldavitza auf voraussichtlich 3 Tage unfahrbar.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgende Eisenbahnlinien ertheilt, beziehungsweise die Dauer einer bereits früher ertheilten, bisher aber noch nicht zur Ausführung gelangten Vorconcession auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 87.156 ex 1892, den Pressburger Einwohnern Moriz Sprinzl, Eduard Dubszky und Alexander Feigler für folgendes, vom Bahnhofe der Station Pozsony (Pressburg) der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigendes Strassenbahnnetz, und zwar:
   a) für eine vom Hauptbahnhofe ausgehende und diesen über den Hauptmarktplatz mit Berührung des Krankenhauses durch die Körösztgasse, Honvédgasse, Justigasse und Barosstrasse mit der Station Pozsony-Ujváros der Localbahn Pozsony—Szombathely (Pressburg—Steinamanger), sowie mit dem Landungsplatze der Dampfschiffe verbindende Linie;
   b) eine von der Linie a) und zwar vom Hauptmarktplatze abzweigende, über die Rozsagasse, die Promenade und über den Donauquai bis zur Vaskútgasse führende Linie;

c) eine gleichfalls vom Hauptmarktplatze abzweigende, über den Nagy-Lajos-Platz, die Széplakgasse, die Landstrasse und die Récseigasse bis zur Dynamitfabrik führende Linie, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 74.321, die seinerzeit mit Erlass vom 1. Juli 1891, Z. 39.569, dem Advocaten Meinhardt Harsány und dem Ingenieur Josef Schreiber, Einwohnern von Kisvárda, ertheilte Vorconcession für:
   a) eine von der Station Kisvárda der Linie Nyiregyhaza—Csap—Unghvár der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende und diese über Gyulaháza, Nyir-Bakta und die Gemarkung der Gemeinde Nyir-Bátor in der Station Nagy-Károly mit den Linien Nagy-Károly—Zilah und Debreczen—Királyháza des Staatsbetriebes verbindende normalspurige Localbahn als Hauptlinie;
   b) eine von der zukünftigen Station Gyulaháza der Linie a) abzweigende und bis Vásáros-Námény führende, gleichfalls normalspurige Flügelbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 88 ex 1891, Vorconcession Post 1), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

3. Mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 89.406, dem Reichstags-Abgeordneten Josef Molnár für eine von der Endstation Szász-Régen (Sächsisch-Regen) der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Kocsárd—Maros-Vásárhely—Szász-Régen abzweigende und in deren Fortsetzung über Görgény-Sóakna, Görgény-Szent-Imre und die Gemarkung der Gemeinde Libán-falva, eventuell über Kereszthegy und die Gemarkung der Gemeinde Gyergyó-Szárhegy bis Gyergyó-Szent-Miklos (Comitat Czik in Siebenbürgen) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 18. Februar 1893, Z. 11.952, dem Josef Szentiványꝯ, Gutsbesitzer in Csorba, und dem Budapester Ingenieur Emil Várnai für eine von der Station Csorba (zwischen Liptó-Szent-Miklós und Poprád-felka) der Linie Ruttka—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigende, längs dem Csorbaer See bis Tátra-füred (Bad Schmeks) führende Zahnradbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirter Bau einer fünften Donaubrücke im Bereiche Budapest, zur Verbindung der linksuferseitigen Budapester Ringbahn mit deren rechtsuferseitiger Betriebslinie und der Linie Budapest-Dorogh-Esztergom. (Beschluss des Budapester Municipalausschusses.) Der Budapester Municipalsausschuss hat in seiner Februar-Generalversammlung die Frage des Baues einer fünften Brücke über die Donau, und zwar zwischen dem V. Stadtbezirke Lipótváros (Leopoldstadt) und dem III. Stadtbezirke Ó-Buda (Altofen) in Verhandlung gezogen. Die projectirte Brücke soll die linksuferseitige Section der Budapester Ringbahn (Pester Linie) im Norden der Haupt- und Residenzstadt mit der rechtsuferseitigen Section (Ofener Linie) verbinden, beziehungsweise das Schlussglied des Ringes bilden, da die beiden Sectionen der Ringbahn derzeit nur im Süden der Hauptstadt durch die Budapester Eisenbahnverbindungsbrücke (zwischen den Stationen Budapest-Ferenczváros und Kelenföld) via Südbahn in directem Zusammenhange stehen. Des Ferneren würde durch die neue Brücke die als erstclassige Eisenbahn projectirte Linie Budapest-Dorogh-Esztergom (Gran) als Anschlussbahn an die Linie Esztergom-Almás-Füzitö (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 116 ex 1892) mit den linksuferseitigen Stadtbezirken (Pest) durch Vermittlung der Ringbahn in directe Verbindung gebracht werden. Die Projectanten der Eisenbahn Budapest-Dorogh-Esztergom haben nun die Stellung der Brücke zwischen Uj-Pest (Neu-Pest) und der Station Filatori-Damm (ausserhalb Ó-Buda), als Endstation der Linie Budapest-(Ó-Buda)-Szent-Endre und gleichzeitig Station der linksuferseitigen Linie der Budapester Ringbahn, für den Fall, und zwar aus ökonomischen Rücksichten in Aussicht genommen als der Bau der Brücke ausschliesslich auf Kosten der Eisenbahn-Gesellschaft Budapest-Dorogh-Esztergom ausgeführt würde. Gegen dieses Project hat aber die Budapester Commune insofern Stellung genommen, als die Interessensphäre der Hauptstadt und insbesondere jene der Ofner Bezirke in weitaus ausgiebigerem Massstabe in dem Fall gewahrt würde, wenn die Brücke vom V. Bezirke ausgehend, nächst der Waff-Insel im III. Bezirke einmünden und nicht ausschliesslich nur für Eisenbahnzwecke, sondern auch zur Vermittlung des Strassenfuhrwerks- und Passantenverkehrs eingerichtet würde, wodurch allerdings die Baukosten um 1,800.000 fl. erhöht würden. Da nun die Projectanten der Eisenbahn Budapest-Dorogh-Esztergom sich gegen diese bedeutende Mehrbelastung des Baubudgets aussprachen, entschied der kgl. ungar. Handelsminister, dass dem Wunsche der Stadt nur in dem Falle Rechnung getragen werden könne, wenn diese die effectiven Mehrkosten des Baues zu tragen bereit wäre. Nach eingehender Berathung der Frage hat nun der Municipalausschuss beschlossen, die beantragte Beitragsleistung von 1,800.000 fl. als zu hoch gegriffen abzulehnen, hingegen aber an einem für die Interessen der Stadt besonders geeigneten Punkte eine selbstständige vom Eisenbahnverkehr getrennte Fahrbrücke zu erbauen, welche auch für Legung der Geleise einer Strassenbahn einzurichten sein wird, welch letztere für den städtischen Localverkehr von wesentlich grösserer Bedeutung ist, als jener, welcher vom Transitverkehr einer Hauptbahn zu gewärtigen ist. Als massgebend wurde zur Geltung gebracht, dass durch den Bau dieser auf grössere Entfernung stromabwärts gelegenen städtischen Brücke die ursprünglich projectirte und auch bereits in den Kostenvoranschlag der Eisenbahn Budapest-Dorogh-Esztergom aufgenommene Bau einer Eisenbahnbrücke nicht nur in keiner Weise präjudicirt, sondern vielmehr die Anzahl der Verbindungen zwischen beiden Ufern durch Zuwachs einer weiteren Brücke vermehrt wird.

Ungarische Eisenbahnen. (Directoren-Conferenz.) Am 15. März fand in Budapest eine Conferenz der Directoren der auf ungarischem Gebiete betriebenen Eisenbahnen statt. Gegenstand der Verhandlung war die Frage der Verfassung statistischer Ausweise, durch deren vom landesstatistischen Amte beanspruchte, ungemein detaillirte Zusammenstellung das Eisenbahn-Betriebspersonale derart unverhältnissmässig in Anspruch genommen wird, dass bei Abwicklung des Verkehrsdienstes hiedurch selbst das Hervorrufen von ernsten Störungen nicht ausgeschlossen erscheint. Die Conferenz beschloss einstimmig, eine gemeinsame Repräsentation an den Handelsminister mit der Bitte zu richten, diesbezüglich die Einführung von Erleichterungen anordnen zu wollen.

Internationale Waggonleih-Actiengesellschaft. (Bilanz der Gesellschaft für das Betriebsjahr 1892.) Dem Berichte über den Verlauf der am 3. März in Budapest abgehaltenen diesjährigen Generalversammlung der Actionäre der „Internationalen Waggonleih-Actiengesellschaft" (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32 ex 1893) haben wir noch die Bilanz der Gesellschaft für das Betriebsjahr 1892 nachzutragen. Dieser zufolge betragen A. die Activa: Casse fl. 965·66, Betriebsmittel fl. 1,633.626·19, Materialien fl. 11.993·74, Reserve-Bestandtheile fl. 23.092·36, Investitionen für den Depotplatz fl. 24.172·33, Guthaben bei der Pester Ungarischen Commercialbank fl. 190.966, bei der Anglo-Oesterreichischen Bank fl. 1328, Werthpapiere fl. 301.000, Caution fl. 5000, diverse Debitoren fl. 15.625·88, Inventar abgeschrieben, Totale fl. 2,207.770·11; B. die Passiva: Actiencapital fl. 1,400.000, statutarische Reserve fl. 50.000, Steuerreserve fl. 55.000, Wagenrenovirungsfond fl. 228.932·76, Depotplatz-Reserve fl. 24.172·33, Reparatur-Reserve fl. 25.000, Rädererneuerungsfond fl. 43.885·13, Actienzinsen fl. 84, anticipirte Wagenmiethe und Zinsen fl. 100.449·78, diverse Creditoren fl. 7860, Gewinn fl. 272.386·11, Totale fl. 2,207.770·11.

Schiffahrt.

Europäische Donau-Commission. (Kundmachung, betreffend die Steuerapparate und die Fahrgeschwindigkeit im Sulina-Arme.) Die häufigen Unglücksfälle auf der unteren Donau, deren Ursache die beträchtlichen und immer zunehmenden Dimensionen der Seeschiffe sind, welche man ohne mit den für die Flussschiffahrt nöthigen Geräthen ausgestattet, dorthin entsendet, haben die Europäische Donau-Commission veranlasst, bei Androhung der im Reglement vorgesehenen Strafen unterm 28. Februar anzuordnen:

1. dass alle Schiffe von mehr als 800 Registertonnen mit einem Ergänzungssteuer versehen sein müssen, bevor sie in den Sulina-Arm einfahren;
2. dass die Maximal-Fahrgeschwindigkeit jedes Schiffes von mehr als 800 Registertonnen im Sulina-Arme 8 Knoten, das ist 14·3 km pro Stunde nicht überschreiten darf.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 17. Jänner nach 17tägiger Fahrt mit 28 Passagieren und 2392 Gewichtstonnen Ladung aus Bombay in Triest eingetroffen. — Derselbe brachte hauptsächlich aus Bombay: 1,501.275 kg Baumwolle, 126.875 kg Mirabolamen, 131.240 kg Sämereien, 33.891 kg Häute; aus Batavia: 380.444 kg Kaffee; aus Aden: 12.840 kg Kaffee, 10.150 kg Weihrauch, 12.078 kg Perlmutter; aus Port-Said: 56.164 kg Kaffee. Der Gesammtwerth der eingeführten Waaren betrug 1,609.443 fl.

Regnlirung der Donau zwischen Theben nnd Komorn. (Beginn der Bauarbeiten.) Am 20. März wurden nach vorausgegangener Begehung die während der Wintermonate unterbrochenen Donauregulirungs-Arheiten im Bereiche der Sectionen Devény (Theben) - Pozsony (Pressburg), Pozsony - Gönyö und Gönyö - Radvány (nächst Komorn) wieder aufgenommen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 147 ex 1891 und Nr. 111 ex 1892). Eine besonders wichtige und bedeutende Arbeit wird im Laufe des Jahres 8 km unterhalb Pressburg, und zwar nächst Croatisch-Jarendorf zur Ausführung gelangen, woselbst in jedem Winter höchst gefährliche Eisstauungen vorkommen, durch welche nicht nur Pressburg jedes Jahr der Ueberschwemmungsgefahr preisgegeben ist, sondern auch die unterhalb Pressburg gelegenen Flusshettabschnitte beschädigt und die Wasserlaufs-Verhältnisse zum Nachtheile der Schiffahrt zumeist verschohen werden. Ein Hauptübelstand ist die scharfe Biegung des Stromes nächst der sogenannten „Ochsen-Au". Dem vom Ministerium genehmigten Regulirungsprojects-Elaborate znfolge wird durch die Ochsen-Au ein ganz neues Strombett ausgebaggert werden, wodurch ein rascheres Gefälle erzielt werden soll. Zur Bewältigung der mit dieser Arbeit verbundenen 800.000 m^3 betragenden Erde- und Schotterbewegnng wurden bereits die erforderlichen Baggermaschinen, Elevatoren und Remorqueschiffe zur Stelle geschafft.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate April 1893.) Im Monate April werden die nachstehend henannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	April
Fiume	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Adria"	6
„	Bari, (Brindisi), Palermo, Messina, Catania, Syrakns, Malta, Tnnis (Tripolis*)	„Carola"	10
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Árpád"	13
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Szápáry"	20
„	Barcelona **)	„B. Kemény"	25
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Buda"	27
Finme	Rotterdam	„Andrássy"	1—10
„	Ronen	„Jókai"	1—10
„	Liverpool	„Saragossa" (CnnardLine)	5—15
„	Antwerpen	„Mátyás király"	5—15
„	Tanger*), Bordeaux	„Deák"	10—20
„	Hull, Newcastle o/T	„Rinaldo"	15—25
„	Hamburg, Rotterdam	„Hellas"	15—25
„	New-York	„Victoria" (Anchor Line)	10—20
„	Gibraltar*), Rouen	„Rákóczy"	20—30
„	Liverpool	„Tarifa" (Cunard Line)	20-30
„	London	„Dnrham"	20—30
„	Algier*), Glasgow	„Báthori"	20—30
Marseille, Genna, Neapel, Messina, Bari	Finme, Triest	„Arpád"	1
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Szápáry"	8
Marseille, Genna, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Bnda"	15
Tnnis, Malta, Syracus, Catania, Messina, Bari	Triest, Finme	„Carola"	21
Marseille, Genna, Neapel, Messina, Bari	Finme, Triest	„Adria"	22
Marseille, Genna, Neapel, Messina, Bari	„ s	„Árpád"	29
Liverpool	Triest, Fiume	„Tarifa" (Cnnard Line)	1—10
London	„ „	„Winestead"	1—10
Bordeaux	„ „	„Zrinyi"	10—20
Hnll, Newcastle o/T.	„ „	„Palermo"	10—20
Glasgow	„ „	„Tibor"	10-20
Antwerpen	„ „	„Baross"	15—25
Hambnrg, Rotterdam	„ „	„Roma"	15-25
Liverpool	„ „	„Palmyra" (Cnnard Line)	20-30
Ronen	„ „	„Zichy"	20—30
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Széchényi"	20—30

*) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladnngen nach Algier, Tanger, Tripolis oder Gibraltar angemeldet wnrden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu nnterlassen.

**) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventnell Cadix, anlaufen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: **S. & W. Hoffmann, Wien,** I., Zelinkagasse 2. — **Budapest,** Franz Josef-Platz 6.

Verschiedene Mittheilungen.

Sprengmittel Carboazotine. (Widerruf der Gestattung der Pressung in Patronenform.) Die der Dombrau-Orlauer Bergbau-Gesellschaft in Dombran ertheilte ansnahmsweise Bewilligung zur Erzengung von gepressten Patronen aus dem Sprengmittel „Carboazotine" für den eigenen Gebrauch (vergl. Centralhlatt Nr. 53 vom Jahre 1887, Seite 847) wurde unter dem 9. März widerrufen. [H.-M.-Z. 10.621.]

Literatur.

„Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890." Erläutert mit eingehender Berücksichtigung der Materialien von Dr. jur. Georg Eger, Regierungsrath und Jnstiziar der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau. Zweites Heft. Berlin, Carl Heymanns Verlag. 1893.

Von diesem verdienstvollen Commentar, dessen Erscheinen wir schon in Nr. 144 ex 1892 des Verordnungs-Blattes begrüsst haben, liegt nunmehr das zweite Heft vor. Dasselhe behandelt auf 33 Druckbogen die Artikel 15—28 des internationalen Uehereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit derselben Gründlichkeit und Sachkenntniss, welche wir schon bei Besprechung des ersten Heftes hervorzuheben in der Lage waren. Auch das zweite Heft ist zum Preise von 5 Mark erhältlich.

„Eisenbahn-Verletznngen in forensischer nnd klinischer Beziehung." Von Herhert W. Page, Chirurg am St. Mary's Hospital und Professor der Chirurgie. Autorisirte deutsche Uebersetzung von Dr. J. Placzek, Arzt in Berlin, Assistent der Dr. Oppenheimschen Nerven-Poliklinik. Berlin 1892. Verlag von S. Karger, Charitéstrasse 3.

Dieses wissenschaftliche Werk, welches sich hauptsächlich mit den das Nervensystem tangirenden Folgen von Eisenbahnunfällen und den dabei vorkommenden Verletzungen hefasst, ist in seiner Uebersichtlichkeit und klaren Darstellung besonders geeignet die bahnärztlichen und gerichtsärztlichen Kreise zu interessiren.

Ein eigenes Capitel ist der Simulation, durch welche Ersatzansprüche an die Bahnen im gerichtlichen Wege angestrebt würden, gewidmet.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 18. März d. J. dem Oberinspector der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd Franz Conte Viscovich und dem Capitän erster Classe dieser Schiffahrts-Gesellschaft Anton Tercig anlässlich ihrer Uebernahme in den Ruhestand in Anerkennung ihrer vieljährigen vorzüglichen Dienstleistung das Ritterkreuz des Franz Josefs-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern die Functionen eines Regierungs-Commissärs im Sinne des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70, für die den Gegenstand der Ah. Concessions-Urkunde vom 21. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 198, bildende Localbahn von der Station Tłumacz-Palahicze der k. k. Staatsbahnlinie Stanislau—Husiatyn nach Tłumacz dem k. k. Bezirkshauptmann in Tłumacz Josef Salamon übertragen.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen an Stelle des bisherigen Stellvertreters des landesfürstlichen Commissärs bei der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn, des mit dem Titel und Charakter eines Statthaltereirathes bekleideten Bezirkshauptmannes i. P. Anton Gustav Müller, den bei der k. k. Statthalterei in Prag in Verwendung stehenden Bezirkshauptmann Carl Janka mit der obigen Function betraut.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Im Nachhange zu der in der Nummer 31 dieses Blattes vom 16. März 1893 auf Seite 491 enthaltenen, die Aufhebung von Frachtsätzen im Oesterreichisch-Ungarisch - Bayerischen Eisenbahnverbande betreffenden Kundmachung wird bekanntgegeben, dass mit dem 10. Mai 1893 nachbezeichnete Frachtsätze des Gütertarifes für den Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischen Eisenbahnverband hinsichtlich des Verkehres mit Stationen der k. k. priv. Südbahn - Gesellschaft aufgehoben werden.

A. Im Theil II, Heft 1, vom 1. März 1892:

1. Auf Seite 162—175: die Frachtsätze für die Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft mit Ausnahme jener für Innsbruck;
2. auf Seite 186—323: die Frachtsätze für die Stationen Baden und Wr.-Neustadt;
3. auf Seite 368—375: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 4 (für Obst) für die Stationen Atzwang, Bozen-Gries, Hall, Klausen, Neumarkt-Tramin, Schwaz und Waidbruck;
4. auf Seite 380: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 7 (für Bier) für die Stationen Bozen-Gries, Innsbruck und Roveredo;
5. auf Seite 382: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 8 (für gebrauchte leere Bierfässer) für die Stationen Bozen-Gries, Innsbruck und Roveredo;
6. auf Seite 392: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 16 (für Glas) für die Stationen Brixlegg, Hall, Innsbruck, Jenbach, Schwaz und Wörgl;
7. auf Seite 393: die Frachtsätze der Abtheilung I des Ausnahmetarifes Nr. 18 (für Töpfer- und Steingutwaaren, ordinäre);
8. auf Seite 401: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 21 (für Glaubersalz) für die Stationen Bozen-Gries und Innsbruck;
9. auf Seite 411: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 28 (für Malzkeime und getrocknete Biertreber) für die Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;
10. auf Seite 416: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 31 (für Spath) für die Stationen Schwaz, Theresienfeld und Wr.-Neustadt;
11. auf Seite 421: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 34 (für Porzellanerde) für die Stationen Baden und Neunkirchen;
12. auf Seite 427: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 36 (für Chamotte- und Thonziegel) für die Stationen Brixen, Brixlegg, Innsbruck und Jenbach;
13. auf Seite 429: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 37 (für Dach- und Mauerziegel) für die Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;
14. auf Seite 434: der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 41 (für Cement) für Kirchlbüchl-Passau Donaulände;
15. auf Seite 437: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 43 (für Kalk, gebrannt, und Kalkstaub) für die Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;
16. auf Seite 443: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 48 (für Roherze) für die Station Wörgl;
17. auf Seite 449, 450, 454 und 455: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 49 (für Düngemittel) für die Stationen Brixlegg, Hall, Jenbach, Schwaz und Wörgl;
18. auf Seite 456: die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 52 (für Torf) für die Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

B. Im Theil III, Heft 1, vom 1. März 1890:

1. Auf Seite 40—51 des Haupttarifes: die Frachtsätze für die Stationen Ala, Bozen, Innsbruck und Roveredo;
2. auf Seite 52—63 des Haupttarifes: die Frachtsätze für die Stationen Spittal a. D. und Trient (Trento);
3. auf Seite 78—144 des Haupttarifes: die Frachtsätze für die Station Wr.-Neustadt;
4. auf Seite 152 und 153 des Haupttarifes: die Frachtsätze für die Stationen Ala, Bozen, Innsbruck, Roveredo, Trient (Trento) und Wr.-Neustadt;
5. auf Seite 170—174 des Haupttarifes: die Frachtsätze für die Station Wr.-Neustadt;
6. auf Seite 181—185 des Haupttarifes: die Frachtsätze für die Station Innsbruck;
7. auf Seite 4 und 5 des Nachtrages II: die Frachtsätze für die Stationen Ala, Bozen, Innsbruck, Roveredo, Spittal a. D. und Trient (Trento);
8. auf Seite 9 des Nachtrages II: die Frachtsätze für die Station Wr.-Neustadt;
9. auf Seite 5 und 6 des Nachtrages III: die Frachtsätze für die Stationen Ala, Bozen-Gries, Innsbruck, Roveredo, Spittal a. D., Trient (Trento).

C. Im Theil III, Heft 2, vom 1. Juni 1891:

1. Auf Seite 106—199: die Frachtsätze für die Stationen Acsád, Agfalva (Agendorf), Bodaik, Bükk, Czenk (Zinkendorf), Kisbér, Lövö (Schützen), Moha, Moór und Nagy-Igmand;
2. auf Seite 209: der Schnittsatz für die Station Bodaik;
3. auf Seite 240—245: die Frachtsätze für die Station Szombathely (Steinamanger).

D. Im Theil IV, Heft 1, vom 1. September 1889: Alle im Haupttarife und in dessen Nachträgen für die Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft enthaltenen Frachtsätze.

Ferner werden mit dem 10. Mai 1893 folgende Ausnahmetarife aufgehoben:

a) Ausnahmetarif für den Transport von Borstenvieh von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. Mai 1882;
b) Ausnahmetarif für den Transport von Eis von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft u. s. w. nach Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 25. April 1884.

Wien, am 24. März 1893. [299]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger Güterverkehr.
Oesterreichisch-Ungarisch-Lindauer Güterverkehr.
Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.
Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.
Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Süd-badischer Güterverkehr.
Süddeutscher Eisenbahnverband (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr).
Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.
Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Rhein- und Main-Umschlagsverkehr.
Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.
Niederländisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Eröffnung der Kartirungsstelle Pozsony tárház (Pressburg Lagerhaus).

In der Station Pozsony fiók p. u. (Pressburg Filialbahnhof) wurde eine neue Kartirungsstelle mit der Bezeichnung Pozsony tárház (Pressburg Lagerhaus) eröffnet, in welcher alle jene Sendungen, welche im Lagerhause der Pressburger Lagerhaus-Actiengesellschaft in Pressburg Filialbahnhof zur Aufgabe, bezw. zur Reexpedition gelangen, auf Grund der für Poszony fiók p. udvar (Filialbahnhof) bestehenden Frachtsätze abgefertigt werden.

Wien, am 23. März 1893. [300]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets Wien (Westbahnhof)—Melk—Stein (Krems)—Wien (Franz Josef-Bahnhof) oder umgekehrt.

Am Wiener Westbahnhofe und am Franz Josef-Bahnhofe werden combinirte Tour- und Retourbillets zu nachstehenden Preisen inclusive Stempelgebühr zur Ausgabe gebracht:

	II. Cl. Bahn I. Pl. Schiff	III. Cl. Bahn II. Pl. Schiff
Von Wien (Westbhf.) nach Melk—Stein (Krems) — Wien (Franz Josef-Bahnhof)	4 fl. 58 kr. Banknoten	2 fl. 44 kr. Banknoten
Von Wien (Franz Josef-Bahnhof) nach Krems-Stein—Melk—Wien (Westbhf.)		

Bie Billets berechtigen zur Benützung sämmtlicher fahrplanmässigen Personenzüge der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf der Strecke Wien—Melk—Krems—Wien und der Schiffe der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Strecke Melk—Stein, haben eine fünftägige Giltigkeit und ist es gestattet, die Fahrt beliebig in den Bahn- und Schiffsstationen gegen Vorweisung des Billets und Anzeige des Aufenthaltes bei dem betreffenden Stationsvorstande zu unterbrechen.

Bis inclusive 5. Mai verkehren die Localschiffe zwischen Melk—Stein nur dreimal wöchentlich zu Thal und dreimal wöchentlich zu Berg. Ab 6. Mai findet eine tägliche Schiffsverbindung in beiden Richtungen statt. Die täglichen Wien—Linzer Postschiffahrten werden mit Ende März a. c. eröffnet.

Wien, am 29. März 1893. [301]

Ungarisch-Oesterreichisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Einführung von Kartirungs-Frachtsätzen.

Am 1. April 1893 treten für Holz-Sendungen der im Ausnahmetarife A genannten Sorten bei Aufgabe von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hiefür folgende Frachtsätze in Kraft:

	Mark
Von Eperjes nach Schirgiswalde	2·16
Von Markusfalva (Marksdorf) nach Schirgiswalde	2·00
Von Szepes-Olaszi-Várallya (Wallendorf - Kirchdrauf) nach Schirgiswalde	2·03

Diese Frachtsätze werden bis zu deren demnächstigen tarifmässigen Durchführung im Kartirungswege angewendet.

Budapest, am 27. März 1893. [302]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Königl. Sächsische Staatseisenbahnen. (Nachträge zu den Tarifen für Schmalpurbahnen.) Am 1. Februar 1893 ist der Nachtrag I zu den Tarifen für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf der Eisenbahn Zittau-Ogbin nebst Zweiglinie Bertsdorf—Jonsdorf, ferner der Nachtrag I zum Anhange zu den Tarifen für die Eisenbahnlinien Zittau—Markersdorf und Zittau—Ogbin in Kraft getreten. Dieselben enthalten Aenderungen und Ergänzungen, der erstere überdies einen Ausnahmetarif für Braunkohlen.

Deutscher Eisenbahn - Gütertarif, Theil I. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1893 ist der Nachtrag I zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I erschienen. Derselbe enthält ausser Aenderungen der Anlage B zur Verkehrs-Ordnung und Berichtigungen des Haupttarifes eine Ergänzung der Zusatzbestimmung I zu § 64 der Verkehrsordnung, wonach Verfügungen, auf Grund deren das Gut über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus, oder von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen neuen Bestimmungsstation befördert werden soll, zulässig sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
794	Böhmischen Westbahn		Dach- und Mauerziegel	Pilsen	Prag (B.W.B.)	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen obliegt der Partei	Vom 1. April 1893 bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1893	Localgütertarif	32·1 kr. ö. W.	16·0 kr. ö. W.	16·1 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
795	Oesterr. Nordwestbahn		Strassenkehricht	Prag Oe.N.W.B.	Libnowes	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	19·1 kr.	10·4 kr.	8·7 kr.	Im Kartirungswege		
796	Oesterr. Nordwestbahn		Kochsalz	Korneuburg		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 1 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		Auf- u. Abladen durch die Partei
					Okříško				48·3	33	15·3			
					Přibislau-Schlappenz				65·0	33	32·0			
					Choteboř				70·2	40	30·2			
797	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Niederschlesische Kohle und Coaks	sämmtlichen Versandtstellen des directen Tarifes vom 1. November 1892	Stationen der Localbahn Prossnitz-Triebitz (Prossnitz exclusive)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Tarif vom 1. November 1892	Verschieden		2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1894 vorzulegen sind	Für die auf Grund des vorbezeichneten Tarifes abgefertigten Sendungen hat der für Triebitz trs. im Vrdgs.-Bl. Nr. 136 ex 1892, sub Post 1812, publicirte Nachlass von 4·4 kr. pro 100 kg keine Giltigkeit
798	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Brünn St.E.G. loco	Austerlitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	9·7 kr.	7·7 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
799	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kainit aus der Position D—15 des Tarif-Theiles I	Kalusz	Wien (K.E.B.) transit	Versendung mit von Kalusz nach Hallein direct lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Mai 1893	Tarif für den Galizisch-Wiener Eisenbahn-Verband	246 kr.	174 kr.	72 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Vorstand des landwirthschaftlichen Filialvereins in Dürrnberg (bei Hallein) als Empfänger lautenden Frachtbrief, welcher bis längstens Ende Juli 1893 vorzulegen ist	
				Wien (K.E.B.) transit	Hallein			Localtarif	95 kr.	42 kr.	53 kr.			
800	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische	Unionschacht	Elbogen-Neusattel	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Bestehen keine Frachtsätze	kr. 3·1		Im Kartirungswege		Ausser diesen Frachtsätzen ist noch eine Wagenbeistellungsgebühr von 50 kr. pro Wagen zu entrichten
					Elbogen-Stadtbahnhof					3·8				
					Dampfziegelei Grünlas					3·0				
					Siemens Glasfabrik					2·0				
801	Südbahn-Gesellschaft	K.k.ö.St.B., Oe.U.St.E.G., E.W.A., B.Oe.E.E.	Milch, sowie leer retourgehende, gebrauchte Milchgeschirre als Eilgut	Kapuvár-Gartha	Wien S.B. Wien E.W.A. Wien St.E.G.	Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Westungar.-Niederösterr. Verbandtarif, giltig vom 1. November 1892	Variabel	76 kr.	Variabel	Im Kartirungswege		
802	Südbahn-Gesellschaft		Ammoniak-Soda	Gratwein	Salloch	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif der Südbahn	Heller 178	76	102	Im Kartirungswege		
					Görz				273	130	143			
803	Oesterreichischen Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungs-Bahn	Oberschlesische Kohle in vollen Wagenladungen	Sämmtlichen Aufgabsstationen des citirten directen Tarifes	Tannwald: a) für Maxdorf b) für Morchenstern	**Bei Verfrachtung von mindestens 1000 metr. Tonnen.** Die Transporte müssen frachtbriefmässig ad a) für einen Empfänger in Maxdorf ad b) für einen Empfänger in Morchenstern bestimmt sein und auch dahin per Achse abgeführt werden, was durch den Stationsvorstand von Tannwald bestätigt sein muss	Vom 1. April 1893 bis Ende März 1894	Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Mittelwalde etc., Tarif vom 1. Jänner 1892	Verschieden		ad a) 3·0, ad b) 1·6 Kreuzer von den gegenwärtig bestehenden officiellen Tarifsätzen	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen der contrahirenden Firma als alleinigen Aufgeber und einen Adressaten in Maxdorf, bezw. Morchenstern als Empfänger lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche consignirt spätestens bis Ende Mai 1894 vorzulegen sind	Durch diese Verlautbarung wird jene im Vrdgs.-Bl. vom 21. März 1893, Nr. 33 unter Post Nr. 532 aufgehoben, bezw. ersetzt. Falls sich die gegenwärtig in Kraft bestehenden officiellen Tarifsätze innerhalb der Vertragsdauer etwa ermässigen sollten, würden die Nachlässe in demselben Ausmasse verringert werden, eventuell auch gänzlich wegfallen

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 38. | Wien, 1. April 1893. | VI. Jahrgang.

Mit Rücksicht auf die hohen Feiertage gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 6. April zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Aenderung der Statuten der Wiener Localbahnen.

Das k. k. Ministerium des Innern hat den Anhang II zu den Statuten der Wiener Localbahnen, enthaltend die Abänderung der §§ 12 und 13, genehmigt.

Wien, am 15. März 1893. — Z. 4760. H.-M.-Z. 14.960.

Interpretation des Ausdruckes „Umkreis einer Meile"

im Sinne der Gesetze vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, und vom 30. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 42.

Einer Localbahn- (Dampftrambahn-) Unternehmung wurde Seitens der zuständigen Finanz - Bezirks - Direction der Auftrag zugestellt, jene Behelfe beizubringen, aus welchen entnommen werden kann, dass die in den Gesetzen vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, und vom 30. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 42, normirten Voraussetzungen für die Zuerkennung der Gebührenfreiheit der Personenfahrkarten bei dieser Localbahn vorhanden sind.

Die bezüglichen Gesetzesstellen lauten:

(Gesetz vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39.) Die Personenfahrkarten von Unternehmungen, welche blos den Localverkehr vermitteln, das ist solchen, welche ihren Geschäftsbetrieb auf das Gebiet einer Gemeinde und den Umkreis einer Meile von der Grenze dieses Gebietes beschränken, sind, wenn der höchste für die Beförderung einer Person von der Unternehmung eingehobene Fahrpreis zwanzig Kreuzer nicht übersteigt, bedingt gebührenfrei. (Tarifpost 48, lit. b.)

(Gesetz vom 30. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 42.) Personenfahrkarten von Tramway-Unternehmungen, welche blos den Localverkehr vermitteln, das ist solchen, welche ihren Geschäftsbetrieb auf das Gebiet einer Gemeinde und den Umkreis einer Meile von der Grenze dieses Gebietes beschränken, sind auch dann, wenn der höchste für die Beförderung einer Person von der Unternehmung eingehobene Fahrpreis 20 Kreuzer übersteigt, bedingt gebührenfrei. (Tarifpost 48, lit. b, des Gesetzes vom 13. December 1862, R.-G.-Bl. Nr. 89.)

Die betreffende Unternehmung erklärte, dass diese Voraussetzungen der citirten Gesetzesstellen bei ihr zutreffen, und sohin, nachdem die fragliche Localbahn den Umkreis der Meile nicht überschreitet, die von der Unternehmung ausgegebenen Personenfahrkarten vom Fahrkartenstempel befreit seien. Hiebei unterlief derselben der übrigens irrelevante Irrthum, dass sie als Anfangspunkt der Linie nicht den concessionsmässig genannten Ausgangspunkt der Localbahn, sondern jenen Punkt als massgebend betrachtete, welcher betriebstechnisch — Heizhaus, Wasserstation — als Mittelpunkt der Linie angesehen werden konnte.

Die Gebührenabtheilung der zuständigen Finanz-Bezirks-Direction anerkannte die ins Feld geführten Gründe

nicht und erklärte, dass die vom Gesetze gemeinte Grenze vom Grenzpunkte jener Gemeinde zu berechnen sei, in welcher der Anfangspunkt des Localbahn-Unternehmens liegt, und dass in diesem Falle nicht die Luftlinie massgebend sei, sondern die Länge der mehrfach gebrochenen Bahnlinie.

Einem gegen diese Entscheidung eingebrachten Recurse, in welchem dargethan wurde, dass die in Rede stehende Localbahn vom Grenzpunkte der Ausgangs-Gemeinde bis zu ihrem Endpunkte den Umkreis einer Meile nicht überschreite, da dieser Endpunkt innerhalb dieses Umkreises liege, wenn die Trasse auch länger als eine Meile sei, wurde von der competenten Finanz-Landes-Direction aus den Gründen der angefochtenen Entscheidung keine Folge gegeben.

Gegen diese Entscheidung hat das fragliche Unternehmen den Recurs an das Finanzministerium ergriffen und zugleich die Unterstützung des Handelsministeriums in dieser Sache angerufen.

Gleichzeitig richtete der Verband der österreichischen Localbahnen eine Eingabe an das Handelsministerium, mit welcher das Ansuchen gestellt wurde, es möge eine authentische Interpretation des Ausdruckes „Umkreis einer Meile“ in den Gesetzen vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, und vom 30. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 42, gegeben werden.

In diesem Gesuche führten die Petenten des Weiteren aus, dass die Stempelfreiheit jenen Unternehmungen zukomme, welche ihren Geschäftsbetrieb auf einen im Gesuche näher präcisirten Rayon beschränken, das heisst, deren Trasse über diesen Rayon nicht hinausgeht, während es irrig wäre, zu behaupten, dass die Stempelfreiheit von dem Umstande abhänge, ob die Bahnlänge von dem Punkte ab, wo die Trasse die Gemeindegrenze schneidet, bis zu einer Meile oder mehr betrage.

Das Petit ging dahin, dass der in den fraglichen Gesetzen als Grenze für die Gebührenfreiheit gewählte Ausdruck „Umkreis einer Meile“ nach schon vorhandenen Analogien dahin interpretirt werde, dass alle jene den Localinteressen dienenden Transport-Unternehmungen (Localbahnen, Tramways), welche von der Grenze ihrer Anfangsgemeinde an den Umkreis einer Meile von dieser Grenze, unbeschadet ihrer effectiven Länge innerhalb dieser Zone nicht überschreiten, die Gebührenfreiheit geniessen.

Hierüber hat nun das k. k. Finanzministerium mit dem Erlasse vom 7. December 1892, Z. 39.841, entschieden, dass die von dem Verbande der österreichischen Localbahnen entwickelte Auffassung des Ausdruckes „Umkreis einer Meile“ in den §§ 1 der Gesetze vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, und vom 30. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 42, dem Sinne und der offenbaren Absicht der Gesetzgebung entspricht, wonach nicht die Länge der Localbahnstrecke an sich, sondern der Umstand für die Gebührenfreiheit der Personenfahrkarten massgebend ist, dass die Bahnlinie in keinem Punkte über das von den Grenzen der bezüglichen Gemeinde durch das Längenmass von einer Meile zu bestimmende Localverkehrsgebiet sich hinaus erstreckt.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Städtische Lagerhäuser sind als erwerbsteuerpflichtige Unternehmungen aufzufassen.

Mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Finanz-Landes-Direction vom 13. Mai 1891, Z. 15.595, war die Erwerbsteuerpflicht des Lagerhauses der Stadt Wien im k. k. Prater ausgesprochen worden.

Der Gemeinderath der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien erhob dagegen Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe, indem er die Erwerbsteuerfreiheit für den Betrieb des Lagerhauses aus dem Grunde in Anspruch nahm, weil dieses Unternehmen kein gewinnbringendes sei, vielmehr von der Gemeinde nur in Ausübung der ihr nach § 64 der Gmde.-Ordg. für die Stadt Wien vom 9. März 1850 obliegenden Fürsorge für die Approvisionirung der Stadt betrieben werde.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet zurück, von folgenden Erwägungen ausgehend:

Bezüglich des Wiener Stadt-Lagerhauses steht nach den administrativen Verhandlungsacten fest, dass dasselbe ein in Gemässheit der Min.-Vrdg. vom 19. Juni 1866, R.-G.-Bl. Nr. 86, concessionirtes öffentliches Freilager und Waarenhaus und seit 10. October 1876 unter der Firma „Lagerhaus der Stadt Wien“ handelsgerichtlich protokollirt ist, dass für dasselbe ein vom Gemeinderathe festgestellter Tarif besteht, welcher nach dessen Ermessen jederzeit abgeändert werden kann (§§ 1 und 31 der Lagerhaus-Ordnung) und dass von den für die Errichtung dieses Lagerhauses und seiner Anlagen bis 31. December 1890 gemachten Auslagen per 781.524 fl. 88 kr. aus den jährlichen Einnahmen dieses Etablissements bisher Amortisationsquoten im Gesammtbetrage von 556.525 fl. 55 kr. zurückgezahlt worden sind.

Aus diesen thatsächlichen Verhältnissen ergibt sich einerseits, dass das städtische Lagerhaus ein Handelsunternehmen ist, andererseits, dass dieses Unternehmen nicht blos die Möglichkeit eines Gewinnes bietet — was ja mit dem Handelsunternehmen begrifflich von selbst gegeben wäre — sondern, dass die Einnahmen aus dem Betriebe die mit demselben verbundenen Auslagen übersteigen, das Lagerhaus also auch thatsächlich einen Gewinn abwirft, aus welchem schon derzeit der weitaus grössere Theil des Anlagecapitals und der Erweiterungskosten gedeckt worden ist.

Nach der allgemeinen, im Eingange des kaiserlichen Patentes vom 31. December 1812 aufgestellten Regel, unterliegen der mit diesem Patente eingeführten Erwerbsteuer auch Handelsunternehmungen.

Eine Ausnahme von der allgemeinen Regel der Erwerbsteuerpflicht ist bezüglich des in Rede stehenden Lagerhauses weder im Erwerbsteuer-Patente noch im Gesetze vom 19. Juni 1866 enthalten, im Gegentheile sind im § 1 des letztbezogenen Gesetzes hinsichtlich des Betriebes der öffentlichen Lagerhäuser die juristischen Personen den physischen vollkommen gleichgehalten.

Es ergibt sich aber eine Ausnahme von der Erwerbsteuerpflicht auch nicht aus dem § 64 der Wiener Gemeinde-Ordnung, welche der Gemeinde nur „die Fürsorge“ für die Approvisionirung der Stadt zur Pflicht macht, damit aber keineswegs fordert, dass die Gemeinde die Unternehmungen, welche diesen Zweck zu fördern geeignet sind, selbst betreibe. Findet sich die Gemeinde veranlasst, in Wahrnehmung dieser ihr gesetzlich obliegenden Für-

sorge das Handelsgewerbe eines öffentlichen Lagerhauses selbst zu betreiben, so wird sie in diesem Betriebe ebenso zum Kaufmanne, wie jeder Privatunternehmer eines derartigen Handelsgewerbes und sie unterliegt daher auch denselben gesetzlichen Bestimmungen wie jeder private Geschäftsmann.

Es erschien demnach dem Verwaltungs-Gerichtshofe gesetzlich begründet, dass mit der angefochtenen Entscheidung die Erwerbsteuerpflicht des Lagerhauses der Stadt Wien ausgesprochen wurde.

[Erkenntniss vom 26. April 1892, Z. 1363; cf. Sammlung Budwiński, Band XVI, pag. 366.]

Franklin's Rettungsboje.

Ein grosser Percentsatz der Verluste an Menschenleben zur See ist dem Umstande zuzuschreiben, dass Seeleute und Passagiere beim Stranden von der See über Bord gespült worden, oder bei plötzlichen Schlingerbewegungen über Bord fallen.

In solchen Fällen werden zwar Rettungsbojen geworfen und das Rettungsboot gestrichen; doch geschieht es sehr häufig, dass der Verunglückte des Seeganges wegen die Rettungsboje nicht sieht, und die Mannschaft im Rettungsboote den über Bord Gefallenen nicht finden kann. Es wurden zwar bisher verschiedene Methoden angewendet, um die Position der Boje durch Glockenschläge oder durch Lichterscheinungen kenntlich zu machen; aber es kann nicht behauptet werden, dass diese verschiedenen Einrichtungen bisher einen wesentlichen Erfolg gehabt hätten.

Im vorigen Jahre wurde nun von dem Schiffbau-Ingenieur der Marine der Vereinigten Staaten von Nordamerika, Philipp Hichborn, eine Rettungsboje erdacht, welche den Vortheil bietet, dass sie mit grosser Raschheit fallen gelassen werden kann und dass ihre Position, kaum ins Wasser gelangt, durch zwei Fackeln markirt wird, deren Flammen 60—90 cm über Wasser hoch sind.

Die Boje besteht aus einem ringförmigen, aus Kupferblech Nr. 17 der Stubs'schen Scala erzeugten Kasten, welcher einen Hohlraum von 70·83 dm³ einschliesst. An den beiden Seiten dieses Kastens ist je eine Signalfackel angebracht, welche aus einem Messingrohre bestehen, das den lichten Durchmesser von 19 mm besitzt und an seinem unteren Ende ein Gewinde eingeschnitten hat, durch welches jenes Rohr mit einem cylinderförmigen Gehäuse verbunden ist. In diesem Gehäuse befindet sich ein Kupfercylinder, welcher mit Phosphorcalcium gefüllt ist. Wenn nun die Boje ins Wasser fällt, so dringt dasselbe durch Oeffnungen, welche sich in der Nähe des Bodens des oberwähnten Gehäuses befinden, in dieses ein und gelangt in den Kupfercylinder zum Phosphorcalcium. Hierauf erfolgt sofort die Entwicklung von Phosphorwasserstoffgas, das, bei den Messingrohren ausströmend, mit der Luft in Berührung kommt und mit einer lebhaften weissen Flamme verbrennt. Auf diese Weise entsteht ein Signal, das bei Nacht auf weite Entfernungen sichtbar ist.

Die Rettungsboje, welche mit einer Rettungskette versehen ist, wird entweder an der Schiffsseite oder am Heck untergebracht und durch ein Gitter vor Beschädigungen geschützt. [„Engineering."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project für die Gailthalbahn. (Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Das k. k. Handelsministerium hat die k. k. Landesregierung in Klagenfurt beauftragt, bezüglich des von den Concessionswerbern für die projectirte Gailthalbahn vorgelegten Detailprojectes nebst den zugehörigen Enteignungsbehelfen, sowie bezüglich des Operates über die feuersicheren Herstellungen, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung in Verbindung mit der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen im Sinne der §§ 3—5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, und des § 26 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, durchzuführen. Bei dieser commissionellen Amtshandlung wird auch die vom Gemeinde-Ausschusse in Egg angeregte Frage, betreffend die Näherrückung der projectirten Bahnhofsanlage Förolach gegen die Ortschaft Görtschach in Verhandlung gezogen werden. [Z. 14.050.]

Localbahn Reichenberg-Gablonz. (Linie Gablonz—Tannwald: Stationscommission und Trassenrevision für einzelne Strecken.) Auf Grund des Ergebnisses

1. der am 8. October 1892 abgehaltenen Trassenrevision bezüglich des Projectes für den aus der Station Morchenstern der Linie Gablonz—Tannwald abzweigenden Flügel in das Kamnitzthal;
2. der am 30. September 1892 durchgeführten Stationscommission bezüglich der zu erbauenden Localbahnlinie Gablonz—Tannwald;
3. der am 7. October 1892 abgehaltenen Trassenrevision bezüglich der von der Gesellschaft vorgeschlagenen Variante von km 20·4 bis km 23·05 der genannten Localbahnlinie

wurde die Führung der Trasse des aus der Station Morchenstern in das Kamnitzthal abzweigenden Flügels, dann die Lage, Austheilung und Benennung der Stationen und Haltestellen der Localbahnlinie Gablonz—Tannwald, endlich die Führung der Trasse des erwähnten Varianteprojectes genehmigt. [28. Februar, Z. 4543.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Rollbahn in der Station Chrzanów: Commissionelle Erhebung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Chrzanów hat die commissionelle Erhebung in Betreff des Projectes der Firma H. Kulka & Comp. in Troppau für die Anlage einer schmalspurigen Rollbahn in der Station Chrzanów für den 5. April anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die genannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 6508.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Vergrösserung, bezw. Umgestaltung der Schleppbahnanlage in Kolin.) Die beabsichtigte Vergrösserung, bezw. Umgestaltung der Schleppbahnanlage zur Koliner Spiritus- und Pottasche-Fabrik und Raffinerie-Actiengesellschaft wurde zur Ausführung genehmigt. [2. März, Z. 7933.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Kreuzungsgeleise in der Halte- und Ladestelle Latein.) In der Halte- und Ladestelle Latein wird behufs leichterer Abwicklung des Verkehres ein Kreuzungsgeleise hergestellt. [11. März, Z. 9890.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Ausgestaltung der Einfahrts-Versicherungsanlage in der Station Kaaden-Brunnersdorf.) Die Einfahrts-Versicherungsanlage in der Station Kaaden-Brunnersdorf wird durch Herstellung eines neuen Stellwerkes an der Ostseite der Station mit elektrischer Blockirung unter Einbeziehung der Weichen Nr. 1—7 und Nr. 9, ferner durch Aufstellung eines neuen zweiarmigen Mastsignals gegen Deutsch-Kralup ergänzt. [5. März, Z. 11.933.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Adaptirung des Güterschuppens in Lieben.) In der Station Lieben wurde der Güterschuppen sammt der dazu gehörigen Verladerampe verlängert und ein Bureaueinbau hergestellt. [8. März, Z. 12.418.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Gaisbergbahn-Gesellschaft. (Reconstruction von Locomotiven.) Ueber Ansuchen der Gaisbergbahn-Gesellschaft hat das Handelsministerium die Genehmigung zur Reconstruction der gesellschaftlichen Locomotiven Nr. 1 und 2 nach den vorgelegten Constructionsplänen ertheilt. [20. März, Z. 13.569.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Herstellung einer Separat-Läutewerklinie zwischen Wächterposten 12a und dem Petrischachte, und Aufstellung eines Semaphors bei dem Sodaschlammgeleise nächst Karbitz.) Zur Signalisirung der Fahrten vom Petrischachte gegen die Station Karbitz, bezw. zum Brutto-Sammelplatze auf dem Theresia-Geleise an der Herbitzer Zweigbahn, wurde eine Separat-Glockenleitung zwischen dem Wächterposten 12a und einem nächst dem Petrischachte aufgestellten eisernen Häuschen hergestellt. Auf dieser Separat-Glockenlinie werden für die Fahrten auf der Petri-Zweigbahn alle jene Signale angewendet, welche auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn für elektrische Separatläutewerke vorgeschrieben sind, und es kommen speciell für die Rückfahrten vom Petrischachte die Signale „Bahn frei?“ (. — . — .), und als Antworten „Bahn ist frei“ (. — . . — . — . . — . — . .) und „Bahn ist nicht frei“ (. — . . . . — . — . . . . — . — . . . .) zur Anwendung. Weiters wurde zur Sicherung der vorerwähnten Fahrten vom Petrischachte gegen die Ausfahrten der Züge von dem sogenannten Sodaschlammgeleise neben letzterem, und zwar nächst dessen Einmündung in die Herbitzer Zweigbahn ein einarmiger Semaphor aufgestellt, dessen Normalstellung „Verbot der Einfahrt“ ist. Dieser Semaphor wird von dem Wächter auf Posten Nr. 12a von einem eigenen Stellbocke aus bedient. Die k. k. General-Inspection hat die Instruction über die Handhabung dieser Einrichtungen genehmigt.

[17. Februar, G.-I.-Z. 2895.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Ungvár—Nagy-Berezna. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ (Nr. 28 vom 5. März und dessen darauf folgende Nummern) verlautbart den Wortlaut der Concessions-Urkunde Z. 7016/III für die projectirte Ungthalbahn (Allerhöchste Entschliessung vom 24. Jänner 1893), d. i. die projectirte Linie Ungvár—Nagy-Berezna (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44, Vorconcession Post 2). Die Concession für diese in Fortsetzung der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Nyiregyháza—Csap—Ungvár im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauende Localbahn, welche ursprünglich vom Reichstags-Abgeordneten Carl Hieronymi als Concessionswerber projectirt war, ist nunmehr dem Ingenieur und Gross-Bauunternehmer Hermann Schwarz de Zimony (Firma Armin Schwarz & Sohn) in Budapest ertheilt worden. Das effective Baucapital für die innerhalb von ein und ein halb Jahr als normalspurige Localbahn betriebfähig herzustellende Linie Ungvár—Nagy-Berezna ist mit 1,740.000 fl. bemessen. Als Stationen sind ausser der für den gemeinsamen Betrieb einzurichtenden Anfangsstation Ungvár weiters bestimmt: Neviczke 350 m lang; Ó-Kemencze 350 m lang; Percsény, auch Wasserstation, 400 m lang; Dubrinics 350 m lang; Kis-Berezna 350 m lang; Nagy-Berezna als Endstation, zugleich auch Wasserstation, 400 m lang. Ausser den genannten Stationen ist an einem geeigneten Punkte der Strecke zwischen Profil 102—104 eine vorläufig nur für den Personen- und Gepäcksverkehr bestimmte Haltestelle zu errichten.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, beziehungsweise die Dauer bereits früher erworbener, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachter Vorconcessionen auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 14. Februar 1893, Z. 4709, dem Bergwerksbesitzer Cajetan Faber für eine in Fortsetzung der von der Station Leskovac (nächst Zágráb [Agram] am rechtsseitigen Saveufer) der Hauptlinie der kgl. Ungarischen Staatsbahnen Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb—Fiume aus projectirten Localbahn Leskovac-Samobor (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 95 ex 1890, Vorconcession Post 3, und Nr. 86 ex 1892) über die Gemarkung der Gemeinde Bregana bis zur Landesgrenze (Krain) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 1. März 1893, Z. 15.114, dem Franz Lovassy, dem Koloman Markovits und dem Koloman Tisza junior
   a) für eine von der Haltestelle Hollód der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagyvárad (Grosswardein)—Belényes-Vaskoh ausgehende und diese über Tenke, Fekete-Bátor, Erdö-Gyarok und Illye in der Station Kötegyán mit der Linie Nagyvárad—Eszék—Villány,
   b) ferner von Kötegyán aus über Méhkerék, Sarkad-Keresztur und die Gemarkung der Gemeinde Okány in der Station Kót mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Nagyvárad — Gyoma (Biharer Bahn)

   verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 2. März 1893, Z. 11.125, die seinerzeit mit Erlass vom 12. Februar 1892, Z. 8922/III, dem Reichstags-Abgeordneten Carl Riffer und der Firma J. Frank & Comp. ertheilte Vorconcession für eine von einem geeigneten Punkte der Linie Vinkovce—Mitrovicza der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese mit der Dampfschifffahrtsstation Raca (nächst Brcka an der Save) verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1892, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
4. Mit Erlass vom 4. März 1893, Z. 12.966/III, die seinerzeit mit Erlass vom 24. März 1891, Z. 80.242 ex 1890, der Fünfkirchner Firma J. Schapringer ertheilte Vorconcession für eine von der Station Pécs (Fünfkirchen) der Linie Uj-Dombovár—Pécs—Üszög der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der Linie Barcs—Pécs—Mohács der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft abzweigende, über Pogány, Szalónta, Szilvás, Bosta, Viszló, Terehegy, Harkány, die Gemarkung der Gemeinde Drava-Szabolcz und weiterhin bis Miholjac-Dolnji führende normalspurige Localbahn und eine von der zukünftigen Station Harkány der Hauptlinie abzweigende, bis Siklós führende, gleichfalls normalspurige Strasseneisenbahn mit Dampfbetrieb, eventuell eine derartige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 53 ex 1891, Vorconcession Post 1) auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Verlängerung der Benützbarkeit altartiger Frachtbrief-Formulare.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der kgl. Ungar. Handelsminister den Uebergangstermin für die Verwendbarkeit der alten Frachtbrief-Formularien im internen Verkehr der Länder der ungarischen Krone und in dem Verkehre mit Oesterreich bis 1. Juli 1893 verlängert hat.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle im Monat Jänner.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Jänner beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 35 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 34 Entgleisungen und 36 Zusammenstösse in Stationen und 293 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden 339 Personen verunglückt, sowie 111 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 270 unerheblich beschädigt worden. Von den beförderten Reisenden wurden 2 getödtet und 10 verletzt u. zw. entfallen je eine Tödtung auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen und den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahndirection zu Elberfeld, je 3 Verletzungen auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahndirection zu Altona, je eine Verletzung auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, auf die grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Hannover und zu Berlin. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 36 getödtet und 262 verletzt, von Steuer- u. s. w. Beamten 1 getödtet und 5 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 18 getödtet und 5 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 38 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34.388·97 km Betriebslänge und 882,986.446 geförderten Achskilometern) 377 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, bei der Main-Neckarbahn und in den Verwaltungsbezirken der kgl. Eisenbahndirectionen zu Erfurt und zu Köln (rechtsrheinische) die meisten

Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2.529.44 km Betriebslänge und 26,228.629 geförderten Achskilometern) 25 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, auf der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn und auf der Werra-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Sachsen. (Kohlenverkehr auf den unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen im Jahre 1892.) A. Der Steinkohlenversandt aus den Abbaubezirken bei Zwickau, Lugau-Oelsnitz und Dresden zeigte im Jahre 1892 gegen das Vorjahr eine Abnahme von 98.460 t = 2·99 pCt. Die Gesammtabfuhr von 3,189.355 t vertheilte sich mit 1,731.599 t auf den Zwickauer, mit 1,099.315 t auf den Lugau-Oelsnitzer und mit 358.441 t auf den Dresdener Bezirk. Gegen das Vorjahr hat der Zwickauer Bezirk um 69.760 t = 3·87 pCt. und der Dresdner Bezirk um 30.960 t = 7·95 pCt. abgenommen, der Lugau-Oelsnitzer Bezirk dagegen um 2260 t = 0·21 pCt. zugenommen. Es haben bezogen die unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen 2,615.707 t (53.513 t = 2·00 pCt gegen das Vorjahr weniger), die unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen 247.218 t (22.862 t = 8·46 pCt. weniger), die Weimar-Geraer Bahn 13.400 t (2430 t = 15·35 pCt. weniger), die Saalbahn 40.210 t (1555 t = 4·02 pCt. mehr), die Werrabahn 28.143 t (1997 t = 6·63 pCt. weniger), die übrigen Nord- und Mitteldeutschen Bahnen zusammen 17.705 t (625 t = 3·41 pCt. weniger), die Bayerischen Staatsbahnen 214.222 t (18.163 t = 7·92 pCt. weniger), die übrigen Süddeutschen Bahnen zusammen 2575 t (705 t = 21·49 pCt. weniger), und die Oesterreichischen u. s. w. Bahnen 10.175 t (280 t = 2·83 pCt. mehr). In den einzelnen Monaten wurden abgefahren: 270.858 t im Jänner, 258.748 t im Februar, 279.683 t im März, 224.540 t im April, 236.735 t im Mai, 219.248 t im Juni, 251.323 t im Juli, 275.003 t im August, 283.326 t im September, 284.491 t im October, 306.483 t im November und 298.917 t im December. Im Durchschnitt wurden täglich 8714 t abgefahren, gegen 9008 im Vorjahre. Die bedeutendsten Empfangsstationen überhaupt waren: Chemnitz (einschliesslich Kappel) mit 290.536 t (davon 49.277 t aus dem Zwickauer Bezirk und 237.909 t aus dem Lugau-Oelsnitzer Bezirk oder 22 pCt. der Gesammtabfuhr aus diesem Bezirke), Leipzig mit 231.288 t (davon 75.759 t von Zwickau und 152.450 t von Lugau-Oelsnitz), und Dresden (einschliesslich Reick) mit 149.793 t (davon 115.205 t aus dem Dresdener und 30.728 t aus dem Zwickauer Bezirke); dann folgten als wichtigste Stationen in Sachsen: Reichenbach i. V. mit 121.869 t, Crimmitschau mit 111.829, Werdau 101.939, Plauen i. V. 77.620, Glauchau 58.865, Meerane 50.717, Altchemnitz 35.925, Freiberg (mit Schachtbahnhof) 32.400, Plagwitz-Lind. 32.295, Aue 28.205, Netzschkau 25.029, Limbach 20.780, Penig 19.405, Mosel 18.914, Mittweida 18.818, Lengenfeld 17.923, Riesa 17.017, Muldenhütten 16.410, Kirchberg 15.365, Niederschlema 14.815, Frankenberg 14.685, Hainsberg 14.550, Döbeln 14.365, Burgstädt 13.805, Falkenstein 12.850, Auerbach 11.959, Waldheim 11.850, Erfenschlag 11.825, Siegmar 11.515, Hainichen 11.075, Lauter 10.990, Schneeberg 10.660, Wurzen 10.556, Schwarzenberg 10.450, Einsiedel 10.255. — Die wichtigsten aussersächsischen Stationen waren: Gera (einschliesslich Pforten) mit 93.697 t, Greiz mit 77.742, Nürnberg 31.928, Pössneck 30.215, Unterwellenborn 29.660, Hof 29.218, Bamberg 24.303, Köstritz 19.295, Fürth 18.241, Bayreuth 17.478, Lichtenfels 12.414, Coburg 11.406, Kahla 11.050, Selb 10.853, Erlangen 10.203.

B. Der Braunkohlenversandt von Meuselwitz, Rositz u. s. w. hat gegen das Vorjahr um 44.329 t = 4·48 pCt. zugenommen. Im Ganzen wurden 1,033.426 t verfrachtet, und zwar: 877.195 t in Meuselwitz, 127.716 t in Rositz, 22.740 t in Altenburg und 5775 t in Rehmsdorf. Von der beförderten Gesammtmenge gingen 775.258 t = 75 pCt. (gegen 73·3 pCt. im Vorjahre) auf die Sächsischen Staatsbahnen über, deren Stationen davon 658.646 t empfingen, während 116.612 t fremden Bahnen über Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Gera, Weida und Hof zugeführt wurden; 92.605 t bewegten sich, ohne die Sächsischen Staatsbahnen zu berühren, über Zeitz nach fremden Bahnen, und 165.563 t verblieben auf der Altenburg-Zeitzer Bahn. Als wichtigste Empfangsstationen sind aufzuführen: Leipzig mit 183.078 t, Plagwitz-Lindenau mit 122.997, Gera (mit Pforten) 93.022, Altenburg 46.159, Crimmitschau 30.492, Zwenkau 23.620, Lehndorf 17.964, Gössnitz 17.541, Schmölln i. S.-A. 17.434, Geithain 16.722, Groitzsch 12.513, Erfurt 11.851, Chemnitz (mit Kappel) 11.561, Weissenfels 10.339, Gautzsch 10.269, Stötteritz 10.058.

C. Der Braunkohlenverkehr aus Böhmen belief sich auf 3,584.889 t und hat gegen das Vorjahr um 51.748 t = 1·42 pCt. abgenommen.

D. Der Steinkohlenverkehr aus Schlesien betrug 329.464 t, das sind 33.676 t = 9.27 pCt. gegen das Vorjahr weniger.

Württemberg. (Eisenbahn- und Schiffahrtsergebnisse im Rechnungsjahre 1891/92.) Dem Verwaltungsberichte der kgl. württembergischen Verkehrsanstalten pro 1891/92 entnehmen wir nachstehende, die Eisenbahnen und die Bodenseeschiffahrt betreffende Daten: Die kgl. württembergischen Staatsbahnen besassen am Ende des Betriebsjahres eine Ausdehnung von 1647·67 km gegen 1632·56 km im Vorjahre, wovon auf Hauptbahnen 1559·52 km und auf Bahnen untergeordneter Bedeutung 88·15 km entfielen, ferner 1476·89 km auf württembergischem, 92·93 km auf badischem, 8·13 km auf bayerischem und 69·72 km auf preussischem Staatsgebiete gelegen waren. Der Fahrpark der württembergischen Staatsbahnen bestand am Schlusse des Betriebsjahres aus 390 Locomotiven mit 354 Tendern, sowie aus 1003 Personen- und 6418 Lastwagen. Damit wurden 17,592.078 Personen (gegen 15,829.279 im Vorjahre) und 5,223.463 t Güter (gegen 4,889.405 t im Vorjahre) befördert. Von den beförderten Passagieren benützten 0·54 pCt. die I., 9·77 pCt. die II. und 89·69 pCt. die III. Wagenclasse, während am Gesammtgewicht der transportirten Güter die Eilgüter mit 0·64 pCt., die Stückgüter mit 8·79 pCt., die Wagenladungsgüter mit 79·44 pCt., die Militärgüter mit 0·30 pCt., die Viehtransporte mit 3·03 pCt. und die Dienstgüter mit 7·80 pCt. participirten. Der Eisenbahnbetrieb ergab im Jahre 1891/92 eine Gesammteinnahme von 36,219.190 Mk. (gegen 35,785.983 Mk. im Vorjahre) und erforderte eine Gesammtausgabe von 24,841.748 Mk. (gegen 22,816.030 Mk. im Vorjahre). Der Reinertrag betrug sonach 11,377.442 Mk. (gegen 12,969.953 Mk. im Vorjahre), während sich die baare Ablieferung an die Staatshauptcasse auf 11,394.186 Mk. (gegen 12,978.138 Mk. im Vorjahre) belief. Im Vergleiche mit den Ergebnissen des Vorjahres stellen sich demnach der Reinertrag um 1,592.511 Mk. und die baare Ablieferung um 1,583.952 Mk. niederer. Das Gesammt-Anlagecapital der im Eigenthum des württembergischen Staates befindlichen Bahnen im Jahresdurchschnitt von 489,151.824 Mk. hat sich somit durch den obigen Ueberschuss mit 2·33 pCt. (gegen 2.71 pCt. im Vorjahre) verzinst. — Das Betriebsmaterial der Bodensee-Dampfschiffahrt bestand im Jahre 1891/92 aus 8 Dampfbooten, 1 Dampfbarkasse, 4 eisernen Schleppbooten und 2 eisernen Trajektkähnen, mittelst welchen in 4214 Fahrten 171.243 km, d. i. um 173 Fahrten und 483 km weniger als im Vorjahre zurückgelegt, und 196.643 Personen, 168 t Gepäck und 60.371 t Güter, d. i. um 5452 Personen und 7786 t Güter weniger als im Vorjahre befördert wurden. Die Einnahmen aus der Bodensee-Dampfschiffahrt betrugen 289.785 Mk., die Ausgaben 314.365 Mk.; der sich sohin ergebende Ausfall wurde von der kgl. Staatshauptcasse ersetzt.

Italien. (Fortsetzung der Linie Palermo—Corleone bis S. Carlo.) Der Staatsrath hat das Ansuchen der Provincialverwaltung von Palermo um die Concession zum Bau und Betrieb einer an die Eisenbahn Palermo—Corleone anschliessenden Strecke von Corleone nach S. Carlo als zur Genehmigung geeignet befunden und empfiehlt auch die Ertheilung einer Staatssubvention von 3000 Lire per Kilometer und für die Dauer von 70 Jahren. Die Concession darf jedoch nach Dafürhalten des Staatsrathes erst dann ertheilt werden, wenn die Provinz den Besitz des Baucapitales, welches im vorliegenden Fall auf 4,420.000 Lire veranschlagt wird, nachgewiesen haben wird. Die Länge der Strecke beträgt 37.672 m.

— (Frachtentransport.) Wie wir dem „Monitore delle Strade ferrate“ entnehmen, haben die Verwaltungen der Mittelmeer- und der Adriatischen Eisenbahn sich bereit erklärt, sämmtliche den Frachtentransport betreffenden Bestimmungen des Berner Uebereinkommens für das Inland zu acceptiren.

— (Sardische Secundärbahnen.) Die Gesellschaft für Secundärbahnen in Sardinien hat an das kgl. General-Inspectorat der italienischen Eisenbahnen das Ansuchen gerichtet, es möge die technisch-polizeiliche Prüfung nachstehender Linien vorgenommen werden:

1.	Ozieri—Tirso	69·300 km
2.	Arbatax—Tarquisara	62·000 km
3.	Mandas—Nuri	23·300 km
	zusammen	154·600 km

Die Eröffnung dieser Linien, welche schon am 10. März fertiggestellt waren, sollte noch im Verlaufe des März erfolgen.

— (Eisenbahn Cremona-Borgo S. Donnino.) Dieser Tage wurde dem Ministerium für öffentliche Arbeiten das Executiv-Project für die Strecke Croce S. Spirito und Borgo S. Donnino vorgelegt. Diese Strecke ist ca. 30 km lang und kostet etwas über 4 Millionen. Die Maximalsteigung wird 6 pro mille, der Minimal-Curvenradius 300 m betragen.

— (Mittelmeerbahn: Beschaffung von rollendem Materiale.) Bei der Verwaltung der Mittelmeerbahn befinden sich Anträge wegen Beschaffung von rollendem Materiale in Bearbeitung, welche demnächst dem kgl. General-Inspectorate der Eisenbahnen werden unterbreitet werden. Das zu beschaffende Materiale, dessen Kosten sich auf über 6 Millionen belaufen wird, soll theils auf den neuerbauten Linien Verwendung finden, theils altes unbrauchbar gewordenes Materiale ersetzen. Für die Linie Rom—Viterbo beabsichtigt die Gesellschaft die Beschaffung von Vehikeln im Betrage von über einer Million.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Während der ersten 7 Monate des laufenden Betriebsjahres, und zwar vom 1. Juli 1892 bis Ende Jänner 1893 hat die Adriatische Eisenbahn eine Gesammteinnahme von 65,049.715·03 Lire erzielt, wovon 6,811.754 L. auf den Monat Jänner entfallen. Rücksichtlich des Haupt- und Secundärnetzes vertheilen sich diese Einnahmen wie folgt:

Hauptnetz . . . . 60,960.520 95 Lire
Secundärnetz . . . . 4,089.194·08 „

Am 31. Jänner betrug die Länge des Adriatischen Netzes 5390 km (4261 km Haupt- und 1129 km Secundärnetz.)

— (Das Sicilische Netz im Betriebsjahre 1891/92.) Aus den Berichten des Verwaltungsrathes wie der Rechnungsrevisoren über das abgewickelte Geschäftsjahr 1891/92 bleibt noch hervorzuheben, dass das günstige Ergebniss in der Hauptsache dem Einfluss der Ausstellung in Palermo zuzuschreiben war, sowie dass durch thatkräftige Förderung der Neubauten bezüglich deren Fertigstellung und Verrechnung gegenüber den vertragsmässigen Bestimmungen um Jahre vorgegriffen werden kann. Die neueste Eintheilung des Netzes für den gesammten Dienstbetrieb und die Vertheilung der Linien auf die 5 Betriebs-Directionen stellt sich nunmehr folgendermassen:

1. Betriebs-Direction Palermo mit Palermo Hafen—Caldare, Roccapalumba—Sa. Caterina und Termini — Cefalù, zusammen 213 km.

2. Betriebs - Direction Catania mit Catania—Sa. Caterina und Bicocca—Valsavoia—Scordia, zusammen 148 km.

3. Betriebs-Direction Messina mit Messina—Catania und Messina—Patti, zusammen 167 km.

4. Betriebs-Direction Siracusa mit Valsavoia—Siracusa—Modica, zusammen 157 km.

5. Betriebs-Direction Caltanisetta mit Sa. Caterina—Caltanisetta—Licata, Licata—Terranova und Canicatti — Porto Empedocle, zusammen 170 km.

Die Anzahl der Beamten und Hilfskräfte belief sich auf 3535 (gegen 3438 des Vorjahres). Die Kosten derselben beanspruchten 3,776.157 Lire (gegen das Vorjahr mehr um 330.490 Lire), so dass auf jedes Kilometer bauliche Länge 4·74 Beamte, bezw. 4637·5 L. entfielen. Die Länge des Netzes stieg von 788 km durch die Neueröffnung der Strecken Noto—Modica (60 km) und Oliveri—Patti (9 km) auf 857 km baulicher Länge.

— (Localbahn Rezzato-Vobarno.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat das von der Firma Migliavacca und Comp. vorgelegte Project für den Bau einer normalspurigen Localbahn von Rezzato nach Vobarno als zur Genehmigung geeignet befunden und zugleich ausgesprochen, dass der genannten Firma zwar die Concession, jedoch keinerlei Staatssubvention zu ertheilen wäre. Die Linie ist 25 km lang, beginnt in Rezzato und zieht sich längs des Naviglio Bresciano und Chiese bis Vobarno. Die Stationen dieser Linie sind: Rezzato, Goglione, Gavardo Termmi und Vobarno. Die Kosten sind auf 1,800.000 Lire veranschlagt.

— (Eisenbahn Ceva-Ormea.) Am 15. Februar wurde die Strecke Trappa—Ormea der Eisenbahn Ceva-Ormea dem öffentlichen Verkehre übergeben. Diese Strecke ist 8.338·08 m, die ganze Linie 36 km lang und hat einen Minimal-Curvenradius von 300 m. Sie zählt nachstehende Stationen: Ceva, Nucetto, Bagnasco, Pievetta, Priola, Garessio, Trappa, Eca-Nasagò und Ormea.

— (Dampftramway Parma — Langhirano.) Vor Kurzem wurde diese der Nationalen Tramway- und Eisenbahn-Gesellschaft gehörige Linie dem öffentlichen Verkehre übergeben.

— (Elektrische Tramways in Rom.) Capitän Cattori, welcher sich um Verkehrsleben und Verkehrsarten in Rom, namentlich um die Anwendung elektrischer Bahnen sehr bemüht hat, erhielt die Genehmigung zur probeweisen Anlage zweier durch Elektricität zu betreibenden Linien, von denen die eine dem Versuch einer oberirdischen Drahtleitung, die andere dem einer unterirdischen Leitung zu dienen hat, beides genau in der Art, wie solche Bahnen in der Stadt in lebhaften Verkehrsgegenden beschaffen sein müssten. Die erste Strecke läuft von der Villa Borghese (Pincio-Thor) zum Museum, die eine innerhalb eines der grösseren Gärten der Villa.

— (Tramway Mailand-Monza.) Die Actiengesellschaft für die Tramway Mailand-Monza hat über Antrag einer französischen Firma rücksichtlich der Zugsförderung Experimente mit comprimirter Luft unternommen und haben dieselben auch ein befriedigendes Resultat ergeben. Dieses System gestattet eine grössere Geschwindigkeit als bei Pferden, ohne dass eine Aenderung der Geleise erforderlich wäre. Das rollende Materiale müsste jedoch ausgewechselt werden.

Schweiz. (Drahtseilbahn von Vernayaz nach Gueuroz.) Mit der Botschaft vom 10. März empfiehlt der Bundesrath der Bundesversammlung die Ertheilung der Concession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Vernayaz nach Gueuroz an eine zu bildende Actiengesellschaft mit dem Sitze in St. Maurice. Die projectirte Drahtseilbahn hat den Zweck, den bei Ausführung der Bahn Martigny—Châtelard von Salvan abgeschnittenen unteren Theil dieser Gemeinde, bezw. die Ortschaft Vernayaz über Gueuroz mit Salvan zu verbinden, den Reisenden, welche zur Besichtigung der Trientschlucht nach Vernayaz kommen, auf dem kürzesten Wege eine Fahrgelegenheit bis Gueuroz zu verschaffen, von wo aus Salvan ohne Anstrengung erreicht werden kann, ferner auch den von Chamonix kommenden Touristen den Besuch der Gorge du Trient durch Herstellung der Verbindung mit Vernayaz zu erleichtern. Die Drahtseilbahn nimmt ihren Ausgang von der Thalsohle bei Vernayaz, circa 70 m westlich der Trientbrücke, überwindet in einer einzigen Steigung von 50 pCt. in der Geraden mittelst zweier Tunnels und zwischenliegender Dammanlage die Hänge der Felsen „Les Jeurs" und erreicht die Endstation Gueuroz in der Nähe des Hotels gleichen Namens. Die Länge der Bahn beträgt in der Steigung gemessen 400 m (horizontal 358 m), die Steigung 506·2 Promille, ausgenommen am oberen und unteren Ende, wo sie auf je 10 m zu 550, bezw. 450 Promille angenommen ist; die Höhendifferenz beträgt 179 m. Die Spurweite ist vorläufig noch nicht bestimmt, der Betrieb wird mittelst Wasserübergewicht oder Elektricität erfolgen. Die Kosten sind mit 300.000 Frcs., die Betriebseinnahmen unter Zugrundelegung einer Frequenzziffer von 35.000 Personen mit 43.000 Frcs. und die Ausgaben mit 24.000 Frcs. veranschlagt, so dass nach Abzug der Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds und der Amortisationsbeträge mit zusammen 4000 Frcs. ein Reinertrag von 15.000 Frcs. oder 5 pCt. des Baucapitals von 300.000 Frcs. verbleiben würde. Der Fahrpreis ist mit 1 Frcs. für die einfache Fahrt und mit 1·50 Frcs. für die Hin- und Rückfahrt in Aussicht genommen; für die Bevölkerung der Districte St. Maurice und Martigny sind ermässigte Fahrpreise vorbehalten, welche der Bundesrath nach Anhörung der Gesellschaft festsetzen wird. 5 kg Reisegepäck sind frei, soferne es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann; für das übrige Gepäck kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 10 kg eingehoben werden. Für die zum Transporte übernommenen Güter dürfen bei einer Minimaltaxe von 20 Rappen höchstens 5 Rappen per 10 kg eingehoben werden. Der Betrieb kann im Allgemeinen auf die Sommermonate beschränkt werden, doch bleibt dem Bundesrathe das Recht vorbehalten, im Falle des Bedürfnisses eine weitere Ausdehnung des Betriebes zu verfügen. Die Concession soll auf die Dauer von 80 Jahren ertheilt werden. Die technischen und finanziellen Vorlagen sind nebst den Statuten der Gesellschaft dem Bundesrathe 12 Monate nach ertheilter Concession vorzulegen; 6 Monate nach Genehmigung der Pläne ist mit den Erdarbeiten zu beginnen. Binnen 2 Jahren, vom Beginne der Erdarbeiten an gerechnet, ist die projectirte Drahtseilbahn zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

— (Zahnradbahn von der Station Jaman zum Col de Jaman.) Das Directions-Comité der Eisenbahn-Gesellschaft Glion—Naye ist unter dem 12. November 1892 im Namen und für Rechnung der letzteren bei dem Bundesrath um Ertheilung der Concession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von der Station Jaman ihrer Linie zum Col de Jaman eingeschritten. Durch die projectirte Zahnradbahn würde die Verbindung der Bahn Glion-Naye mit der concessionirten Linie Montreux—Jaman—Montbovon hergestellt und der Besuch der Felsen von Naye sowohl den von Thun durch das Simmenthal, als auch den von Freiburg, Romont und Bulle kommenden Touristen erleichtert werden. Die Linie zweigt von der Bahn Glion-Naye bei der Station Jaman, welche zu diesem Zwecke um 200 m mehr nach Süden verlegt würde, ab und schliesst bei der vorgesehenen Kopfstation Col de Jaman der Linie Montreux—Monthovon an diese an, eventuell wird der Anschluss an

einem anderen Punkte vorbehalten, wenn die letztere Bahn mittelst Tunnel unter dem Col de Jaman durchgeführt werden sollte. Die Länge der projectirten Zahnradbahn beträgt 2150 m, die Spurweite 80 cm, die Maximalsteigung 250 Promille, die Höhendifferenz 236 m und der Minimalradius 60 m. Je nach dem Ergebniss der näheren Studien sollen reine Zahnrad-Locomotiven oder solche gemischten Systems, im Uebrigen aber dieselben Betriebsnormen wie auf der Linie Glion-Naye zur Anwendung kommen. Die Gesammtkosten sind mit 570.000 Frcs. veranschlagt. Der Bundesrath beantragt in der an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 16. März, der Eisenbahn-Gesellschaft Glion—Rochers de Naye die Concession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von der Station Jaman ihrer Linie zum Col de Jaman unter den in der Concession einer Zahnradbahn von Glion zu den Felsen von Naye vom 17. Juni 1890 enthaltenen Bedingungen mit der Abänderung zu ertheilen, dass die Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der abgeänderten Stutnten auf 24 Monate festgesetzt wird.

Spanien. (Stand der Eisenbahnen mit Ende des Jahres 1892.) Im Jahre 1892 wurden folgende Bahnlinien dem öffentlichen Verkehre übergeben: Von Mora la Nuova nach Fayon (40 km), von Santador nach Solares (18 km), von Santullam nach San Diego, von Valencia nach Grao, von Guormica nach Pedernales (9·5 km), von Monistrol nach Monserrat (7·5 km), von Albalat nach Masamagrell, von Puerto Sante Maria nach Chipiona, von Toralba nach Soria (93·5 km), von Valmaseda nach Espinosa de los Monteros, von La Robla nach Boñar und von Bobadilla nach Algericas (177 km). Ausserdem wurden trotz der ungünstigen Betriebsergebnisse der spanischen Bahngesellschaften in Folge der durch das Erlöschen des Handelsvertrages mit Frankreich hervorgerufenen Stagnation während des in Rede stehenden Zeitraumes 35 neue Concessionen, und zwar 4 für normalspurige Bahnen, 6 für Dampftramways und der Rest für schmalspurige Bahnen ertheilt.

Russland. (Aenderung von Stationsnamen und Eisenbahnfirmen.) In Folge Umbenennung der Städte Dorpat in Jurjew und Dünaburg in Dwinsk hat die Station Dorpat der Baltischen, bezw. der Pleskau—Rigaer Bahn die Bezeichnung „Jurjew", und die Station Dünaburg der Petersburg—Warschauer, der Riga—Dünaburger und der Dünaburg—Witebsker Bahn die Bezeichnung „Dwinsk" erhalten; ferner wurde in Folge Umbenennung der Festung Dünamünde in Ust-Dwinsk auch der Name der Haltestelle Dünamünde der Riga—Bolderaer Bahn in „Ust-Dwinsk" abgeändert. Endlich wurde die Firma der Riga—Dünaburger Bahn in „Riga—Dwinsker Bahn" und die Firma der Dünaburg—Witebsker Bahn in „Dwinsk—Witebsker Bahn" umgeändert.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Melpomene" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1848 T. Gehalt ist am 20. Jänner mit 520 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich nach Pernambuco: 271.700 kg Mehl; nach Maranhao: 2234 kg Papier; nach Bahia: 135.800 kg Mehl; nach Rio Janeiro: 11.962 kg Stahl, 3240 kg Esswaaren, 3225 kg Garn, 41.954 kg Holzwaaren; nach Santos: 4984 kg Holzwaaren und 2230 kg Bier. — Der Werth der verschifften Waaren betrug 107.716 fl.

— (Abfahrt des Dampfers „Maria Teresa" nach Shangai und Kobe.) Dieser Dampfer von 1922 T. Gehalt ist am 21. Jänner mit 3 Passagieren und 1524 Gewichtstonnen Ladung, sowie 11.410 Stück Bauholz nationaler Provenienz, von Triest nach Shangai und Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich nach Port Said: 37 Colli Esswaaren; nach Samarang: 50 Colli Mehl; nach Padang: 50 Colli Mehl; nach Gedda: 400 Colli Zucker, 52 Colli Esswaaren; nach Aden: 52 Colli Papier, 151 Colli Mehl, 100 Colli Zucker, 500 Stück Trämme, 2636 Stück Bretter, 1196 Stück Staffeln, 400 Stück ½zöllige Bretter; nach Massaua: 5000 Stück Leisten, 1000 Stück Latten; nach Zanzibar: 85 Colli Mehl; nach Bombay: 407 Colli Papier, 104 Colli Baumwollwaaren, 674 Colli Farben, 57 Colli Lampen, 87 Colli Manufacte, 125 Colli Metallwaaren, 331 Colli Glasperlen, 62 Colli Tabak, 172 Colli Seife, 3225 Colli Zucker; nach Colombo: 53 Colli Mehl; nach Madras: 68 Colli Papier; nach Calcutta: 435 Colli Papier, 89 Colli Baumwollwaaren, 59 Colli Manufacte, 106 Colli Metallwaaren, 244 Colli Glasperlen, 986 Colli Zucker; nach Penang: 56 Colli Papier; nach Rangoon: 86 Colli Metallwaaren; nach Singapore: 125 Colli Bier, 154 Colli Esswaaren, 164 Colli Papier; nach Soerabaya: 137 Colli Papier, 768 Colli Erdwachs; nach Batavia: 145 Colli Erdwachs; nach Samarang: 142 Colli Erdwachs; nach Hongkong: 380 Colli Stahl, 400 Colli Quecksilber; nach Manila: 300 Colli Bier; nach Shangai: 85 Colli Bier. Der Gesammtwerth der verschifften Waaren betrug 799.754 fl.

Fiumaner Seehafen. (Zunahme des Schiffsverkehres.) Der Schiffsverkehr im Hafen von Fiume gestaltet sich, wie aus Budapest berichtet wird, seit dem Beginne der besseren Jahreszeit, dem Vorjahre gegenüber, sehr lebhaft. Es sind innerhalb dem 5. und 11. Februar (sieben Tage) angekommen 96 Fahrzeuge mit einem Gesammtgehalte von 17.929 Tonnen, abgegangen 107 Fahrzeuge mit 12.748 Tonnen. Darunter waren im Einlauf 57 Dampfer und 21 Segler österr.-ungar. Flagge, 2 Dampfer und 9 Segler italienischer Flagge, 4 Dampfer englischer Flagge, 1 Dampfer griechischer Flagge und 2 Dampfer norwegischer Flagge. Ausgelaufen sind 60 Dampfer und 29 Segler österr.-ungar. Flagge, 3 Dampfer und 8 Segler italienischer Flagge, 6 Dampfer englischer Flagge und 1 Dampfer norwegischer Flagge.

Russland. (Verbindung des Kaspischen mit dem Schwarzen Meere.) Diese Verbindung, über deren Möglichkeit schon seit länger als einem Jahrhundert verhandelt wird und für deren Verwirklichung mehrere Projecte aufgestellt wurden, ohne dass der Versuch zur Durchführung auch nur eines derselben gemacht worden wäre, ist neuerdings wieder in ernste Aussicht genommen worden. — Die Wichtigkeit eines schiffbaren Wasserweges zwischen den genannten Meeren ist für die Südküsten des europäischen Russland von eminenter Bedeutung, indem er sie einerseits in unmittelbarer Verbindung mit Persien, Centralasien und Indien bringt, während andererseits der Petroleum- und Naphtaproduction des Kaspischen Meeres ein directer, kurzer und billiger Weg an die See eröffnet würde. — Der russische Ingenieur Danilow, Directionsmitglied der Gesellschaft zur Unterstützung der russischen Handelsschiffahrt, hat die Verbindung der beiden Meere im vorigen Jahre zum Gegenstande eingehender Untersuchungen gemacht und ist bei genauer Untersuchung der vorliegenden früheren Projecte zu der Ueberzeugung gelangt, dass sich der Herstellung einer schiffbaren Wasserstrasse zwischen dem Kaspischen und Schwarzen Meere keine unüberwindlichen Schwierigkeiten entgegenstellen. Sein Plan ist, diese Verbindung mit Benützung des nahe an der Westküste des Kaspischen Meeres entspringenden und in den Don mündenden Manytschflusses, dessen Fahrwasser durch Einleitung von Nachbargewässern auf die erforderlichen Verhältnisse gebracht werden soll, durch die Vermittlung des Asowschen Meeres in das Schwarze Meer herzustellen. [„Iron."]

Die Handelsflotten der Erde. Das Schiffs-Classifications-Institut „Veritas" hat eine Uebersicht des Standes der Handelsmarine der verschiedenen Staaten für 1891/92 veröffentlicht. — Darnach beträgt die Zahl der Dampfer 9920 mit 8,795.500 Tonnengehalt, welche sich auf die einzelnen Länder folgendermassen vertheilen:

	Dampfer	Tonnen
England	5471	5,369.951
Deutsches Reich	761	762.915
Frankreich	488	500.516
Vereinigte Staaten von Nordamerika	456	417.138
Spanien	349	291.259
Norwegen	440	221.202
Italien	206	199.153
Holland	181	171.175
Russland	313	140.036
Schweden	336	124.177
Dänemark	215	112.652
Oesterreich-Ungarn	114	100.567
Belgien	59	77.092
Japan	146	75.459
Griechenland	88	60.376
Brasilien	147	59.868
Portugal	39	32.582
China	34	29.169
Türkei	43	26.553
Chile	34	23.660

England besitzt somit mehr Dampfer als alle übrigen Staaten der Erde zusammengenommen. — In Verlust gerathen sind während des Jahres 1892 im Ganzen 205 Dampfer mit 262.775 Tonnen. — Die Zahl der Segelschiffe von 50 t Nettogehalt an betrug zusammen für alle Länder 31.666 mit dem

Gesammtgehalt von 10,217.909 t. Auch hier steht England an der Spitze, aber nur mit dem dritten Theil der Gesammtsumme. Nach England kommen die Vereinigten Staaten von Nordamerika, dann Norwegen. Deutschland steht an vierter, Frankreich erst an achter Stelle. Den Rang, den die einzelnen Staaten einnehmen, ist aus nachstehender Tabelle zu ersehen:

	Segelschiffe	Tonnen
England	9751	3,563.524
Vereinigte Staaten von Nordamerika	3504	1,519.114
Norwegen	3419	1,393.481
Deutsches Reich	1480	654.147
Italien	2010	586.984
Russland	2105	447.776
Schweden	1481	336.937
Frankreich	1573	286.114
Griechenland	1334	281.024
Spanien	1361	243.025
Holland	747	202.990
Dänemark	857	148.447
Oesterreich-Ungarn	289	110.184
Türkei	541	97.895
Chile	147	76.370
Brasilien	270	58.255
Portugal	261	54.756
Argentinien	105	28.439
Japan	98	25.602

Zählt man Dampfer und Segelschiffe zusammen, so haben nach England die grösste Handelsflotte die Vereinigten Staaten von Nordamerika, die drittgrösste hat Deutschland, an vierter Stelle kommt Norwegen, an fünfter Frankreich. Da aber die Vereinigten Staaten von Nordamerika und Norwegen diese Stellung in der Reihe nur der grossen Zahl ihrer Segelschiffe zu verdanken haben, so kommt — wenn man ausser der Zahl der Schiffe auch noch deren Leistungsfähigkeit in Betracht zieht — sofort nach der englischen die deutsche Handelsflotte, welch letztere fast so viel Dampfer zählt, als die Vereinigten Staaten von Nordamerika und Norwegen zusammengenommen.

[„Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik.“]

Verschiedene Mittheilungen.

Wiener Localbahnen. (Statutenänderung.) An Stelle der §§ 12 und 13 der am 6. September 1887 genehmigten Statuten der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen, bezw. an Stelle des § 12 des am 12. September 1891 genehmigten Anhanges zu diesen Statuten, sind auf Grund des Beschlusses der IV. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre obiger Gesellschaft vom 14. April 1892 und der Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. März 1893, Z. 4760, neue Statutenbestimmungen getreten, welche festsetzen, dass der Verwaltungsrath aus mindestens fünf und höchstens neun Mitgliedern besteht (§ 12) und dass zwei Drittel dieser Mitglieder die Staatsbürgerschaft in einem der Ländergebiete der Oesterreichisch-ungarischen Monarchie besitzen und innerhalb der im österreichischen Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren ordentlichen Wohnsitz haben müssen (§ 13).

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften.) Die vom 1. Mai ab giltigen, mit dem Sonderabdruck des Anhanges II des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement“ wiederum in einem Hefte vereinigten vorbezeichneten Bestimmungen nebst Ausführungsvorschriften sind von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins an die Vereinsverwaltungen und an die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen vertheilt worden.

— (Vereins - Güterwagenpark - Verzeichnisse.) Von der geschäftsführenden Verwaltung ist das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 3 (grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen) neu herausgegeben worden. Das im September 1889 ausgegebene Verzeichniss Nr. 3 wird durch das neu herausgegebene Verzeichniss aufgehoben.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XL. Stückes.) Das am 17. März herausgegebene XL. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2126: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 12. März 1893, Z. 32.539, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus Sachsen nach Böhmen.

Nr. 2127: Landespolizeiliche Anordnung des kgl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Breslau vom 10. März 1893, Z. 130, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 2128: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 14. März 1893, Z. 4058, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Vieheinfuhr aus den politischen Bezirken Kaplitz und Krumau in Böhmen nach Oberösterreich.

— (Inhalt des XLI. Stückes.) Das am 20. März herausgegebene XLI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2129: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 10. März 1893, Z. 262, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 2130: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 15. März 1893, Z. 3721, betreffend die Wiedergestattung der Durchfuhr von lebenden Klauenthieren aus Krain durch Kärnten.

Nr. 2131: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 12. März 1893, Z. 19.966, betreffend das Verbot der Ausfuhr von Klauenthieren aus den Bezirken Bóbrka und Tarnopol.

— (Inhalt des XLII. Stückes.) Das am 21. März herausgegebene XLII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2132: Bekanntmachung des königl. bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 8. März 1893, Z. 3746, betreffend die Einfuhr von Schweinen und Schafen aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 2133: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 16. März 1893, Z. 34.395, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in den Gerichtsbezirken Libochowitz, Raudnitz, Schlan und Welwarn.

— (Inhalt des XLIII. Stückes.) Das am 23. März herausgegebene XLIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2134: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 20. März 1893, Z. 19.940, betreffend eine Abänderung der bezüglich der Einfuhr von Schweinen aus der Confinirungs-Anstalt zu Biala in Galizien nach Niederösterreich getroffenen Verfügungen.

Nr. 2135: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 19. März 1893, Z. 6860, betreffend die Wiedergestattung der Ein- und Durchfuhr von lebenden Klauenthieren aus dem Herzogthume Salzburg nach, bezw. durch Tirol und Vorarlberg.

— (Inhalt des XLIV. Stückes.) Das am 27. März herausgegebene XLIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2136: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 21. März 1893, Z. 22.954, betreffend die Wiedergestattung der Ausfuhr von Klauenthieren aus den Bezirken Borszczów, Czortków, Husiatyn und Zaleszczyki.

Nr. 2137: Bekanntmachung der kgl. bayerischen Regierung von Schwaben und Neuburg, Kammer des Innern, vom 29. Jänner 1893, ad Z. 2087, betreffend die Bestimmung der Eintrittsstationen und der Controltermine für die Vieheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 2138: Bekanntmachung der kgl. bayerischen Regierung von Oberbayern, Kammer des Innern, vom 30. Jänner 1893, Z. 3635, betreffend die Bestimmung der Eintrittsstationen und der Controltermine für die Vieheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 2139: Bekanntmachung der kgl. bayerischen Regierung der Oberpfalz und von Regensburg, Kammer des Innern, vom 31. Jänner 1893, ad Z. 1715, betreffend die Bestimmung der Eintrittsstationen und der Controltermine für die Vieheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn.

Nr. 2140: Bekanntmachung der kgl. bayerischen Regierung von Oberfranken, Kammer des Innern, vom 3. Februar 1893, ad Z. 1842, betreffend die Bestimmung der Eintrittsstationen und der Controltermine für die Vieheinfuhr aus Oesterreich-Ungarn.

Personal-Nachrichten.

Der Handelsminister hat im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und der Finanzen dem Ministerial-Vicesecretär im Handelsministerium Dr. Carl Freiherrn von Banhans zum landesfürstlichen Commissär bei der Localbahn Wodňan-Prachatitz ernannt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Tarifirung der Artikel:
a) Malztreber, getrocknete,
b) Schlempen aller Art.

Die Artikel „Malztreber, getrocknete“ und „Schlempen aller Art, getrocknete, auch gemahlen,“ welche nach den Theilen I für die in rubro genannten Verkehre bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen auf Umexpedition in der Deutsch-Oesterreichischen Grenzstation verwiesen erscheinen, werden ab 15. April 1893 im Geltungsgebiete dieser Theile I bei Aufgabe von mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu den in den Tarifen Theil II vorgesehenen Frachtsätzen des Specialtarifes II unter Aufrechthaltung der für diesen Specialtarif bestehenden allgemeinen Bestimmungen abgefertigt werden.

Wien, am 30. März 1893. [303]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Nachtrag III zum General-Gütertarife.) Zur Jänner-Ausgabe 1893 des General-Gütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist mit Giltigkeit vom 1. April der Nachtrag III zur Einführung gelangt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Getreide-Umschlagsverkehr via Korneuburg.) Mit Schiffahrtsbeginn 1893 sind neue Kartirungssätze für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Kleie, Malz, Oelsaaten, Oelkuchen und Oelkuchenmehl von den folgenden Schiffsladeplätzen nach Korneuburg transit mit der Bestimmung nach Laube transit in Kraft getreten: von den Donaustationen Moldova, Golubovatz, Gradischte, Báziás, Dubrovitza, Kubin, Semendria, Pancsova, Belgrad, Semlin, Banovce, Beska, Kowil, Karlowitz, Neusatz, Kamenitz, Futak, Cserevics, Német-Palanka, Illok, Vukovar, Daiya, Gombos, Apatin, Bezdan, Battina, Mohacs, Szekczö, Baja, Szegszárd, Tolna, Kalocsa, Paks, Ordas, Harta, Duna-Földvar, Apostag, Szalk, Rácz-Almás, Adony, Ercsi, Tétény, Budapest, Budafok, Waitzen, Gross-Maros, Szobb, Tárkány, Gran, Sattel-Neudorf, Piszke, Süttö, Duna-Mocs, Duna-Radvány, Almás, Komorn, Neu-Szöny, Raab, Nenza, Gönyö, Böös, Süly, Körtvelyes, Pressburg, Hainburg und Fischamend; von den Franzenscanal-Stationen Bezdan, Monostor, Zombor, K. Stapar, Szivacs, Cservenka, Kula, Neu- und Alt-Verbasz, Szt.-Tamas, Turia, Bacs-Földvár; von den Franz Josef-Canal-Stationen Veprovacz, Keresztúr, Torzsa, Szt.-Iván, Kulpin und Petrovacz; von den Savestationen Sikovatz, Brood, Schamatz, Županje, Rajevoselo, Brcska, Jamina, Racsa, Mitrowitz, Jarak, Klenak, Schamatz und Obrenovatz: von den Draustationen Barcs, Pedrevo, Viljevo, Podgajce, Bolmany, Essegg, Nemetin; endlich von den Theissstationen Szolnok, Varkony, T. Hajlat, Uj-Kecske, Csibakháza, Kürt, Tisza-Ugh, Alpár, Csongrád, Szentes, Mind-Szent, Tisza-Körtvelyes, Algyö, Szegedin, Kanisza, Szanat, Zenta, Ada, Bocsar, Mohol, Petrovoselo, Alt- und Neu-Becse, Czurok, Avadacz, Gusztos, Titel, Gross-Becskerek und Ecska. Die erstellten Frachtsätze verstehen sich in Markpfennig per 100 kg und enthalten die Kosten der Einladung, der Transportversicherung und der 5percentigen ungarischen Transportsteuer, sowie der Umladung in die Eisenbahnwagun in Korneuburg.

Für die von Seite der Partei besorgte Einladung in die Schiffe werden 4 Markpfennig per 100 kg gegen Vorlage der Schiffsfrachtbriefe vergütet. Im Uebrigen gelten die Tarifbestimmungen des Specialtarifes für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten, giltig ab Schiffahrtsbeginn 1893.

Preussen. (Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabricate.) In der Sitzung der Budgetcommission des Abgeordnetenhauses vom 8. März äusserte sich der Minister der öffentlichen Arbeiten in betreff seiner Stellung zu den Staffeltarifen für Getreide und Mühlenfabricate, dass jede Tarifänderung wirthschaftliche Verschiebungen herbeiführe, dass aber die Ansichten der Interessenten über die Wirkungen der Staffeltarife unrichtige und ihre Befürchtungen übertriebene seien. Namentlich komme ausländisches Getreide und Mehl in so überwiegendem Maasse auf dem Wasserwege zur Versendung, dass die Eisenbahntransporte dem gegenüber verschwindend seien. Nicht die Staffeltarife hätten die Preise in den westlichen Verbrauchsgebieten gedrückt, sondern die Einführung grosser Quantitäten Amerikanischen Mehles über den Rhein. Für die Staatsregierung sei das fiscalische Interesse der Erhöhung der Eisenbahneinnahmen nicht das massgebende; regierungsseitig werde alles Material über die angeblichen schädlichen Wirkungen der Tarife einer eingehenden und objectiven Beurtheilung unterzogen. Der Standpunkt der Landwirthschaft und der Mühlenindustrie in Mittel- und Westdeutschland, welche in den Staffeltarifen eine Bedrohung ihrer Existenz erblicken, fand in der Budgetcommission keine Vertretung. Im Abgeordnetenhause selbst ist von dem Abgeordneten für Göttingen-Münden, Justizrath Eckels, ein Antrag auf sofortige Aufhebung des Tarifs formulirt mit der Begründung, dass dieser Tarif „eine sich von Tage zu Tage steigernde schwere Schädigung der Landwirthschaft, der Mühlenindustrie und des Getreidehandels herbeigeführt habe, welche ihre Absatzgebiete für Getreide und Mühlenfabricate hauptsächlich im Westen und Süden von Deutschland haben.“ Der Antrag ist namentlich von Abgeordneten der Provinz Hannover, Westphalen und Hessen unterstützt. [Z. d. V. D. E. V.]

Norddeutscher Donau-Umschlags-Verkehr über Passau-Donaulände transit und Regensburg-Donaulände transit. (Einführung des Nachtrags I.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1893 tritt der Nachtrag I zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Tarifmassnahmen, die durch die neue Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands bedingten Aenderungen der besonderen Bestimmungen ermässigte, nach dem Tarif für den Süddeutschen Donau-Umschlagsverkehr regulirte Frachtsätze der Ausnahmetarif I und II für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, sowie neue Ausnahme-Frachtsätze für Baumwollwaaren und Garne und für Fluss- und Schwerspath. Ausserdem sind in dem Nachtrage die inzwischen bekannt gewordenen Abänderungen des Anhangs I zum Tarife, sowie ein neuer Anhang III, enthaltend Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Regensburg und Passau einerseits und den hauptsächlichsten Stationen der Rumänischen Eisenbahnen andererseits mit Umschlag in Verciorova, nachrichtlich — d. h. ohne Verantwortlichkeit der am Tarife betheiligten Verwaltungen — aufgenommen worden. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, durch welche einzelne Exemplare dieses Nachtrags zum Preise von 0·35 Mk. käuflich zu haben sind.

Saarbrücken-Bayerischer Gütertarif v. 1. Jänner 1891. (Theil II, Heft 3 des süddeutschen Verbands-Gütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1893 gelangt der Nachtrag II zur Einführung, welcher neben Aenderungen des Vorwortes die Aufnahme neuer Stationen, neue Ausnahmetarife für Getreide und für Kartoffeln, sowie Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs und des Nachtrags I enthält.

Gemeinschaftlicher Vieh- etc. Tarif der Directionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und anschliessenden Privatbahnen. (Aenderung des Frachtzuschlags für die Ostpreussische Südbahn.) Der für die Strecken der Ostpreussischen Südbahn zur Berechnung kommende Frachtzuschlag für Beförderung lebender Thiere in einem hiefür nicht bestimmten Zuge wird ab 20. Juni 1893 von 25 auf 50 % erhöht.

Hannover-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Heft II. (Ergänzung des Cement-Ausnahmetarifes.) Für Cement von Kiefersfelden nach Hamburg H. ist in den Ausnahmetarif 26 der Satz von 2·00 M. für 100 kg mit Giltigkeit vom 15. März d. J. aufgenommen worden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
804	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnittholz		Burdujeni	Aufgabe in Mengen von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Zahlung der Fracht hiefür. Die Frachtbriefe haben direct nach Braila oder Galatz zu lauten. Die Verladung hat durch die Versender zu erfolgen	Vom 10. April bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif		Centimes (Gold)		Im Kartirungswege		
				Boryslaw						109				
				Wygoda						101				
				Bednarow						71				
				Hatna transit (für Sendungen von Russ.-Moldawitza)						4				
	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus		Innsbruck und Wilten	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Böhmisch-Tiroler Eisenbahn-Verband, Tarif Theil II, giltig vom 1. Juni 1892	Kreuzer			Im Rückvergütungswege	Gegen auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens 28. Februar 1894 vorzulegen sind	
				Prag (B.W.B.)					125	62	63			
				Pilsen (B.W.B.)					113	59	54			
806	Oesterr. Nordwestbahn		Güter der Classe I	Stationen der Strecken: Altpaka bis Tannwald und Seidenberg (excl. Turnau), Altpaka bis Hohenelbe, Freiheit-Johannesbad und Liebau, sowie bis Josefstadt und Chlumetz (excl. Wostroměř und Jitschin)	Altpaka	Die Sendungen müssen von Altpaka als Sammelladungen mit directen Frachtbriefen nach Triest weiterbefördert werden. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	Verschieden	Frachtsätze des Localtarifes für Güter der Classe II, plus Portozuschlag der S.N.D.V.B.		Im Rückvergütungswege	Vorlage der die Identität der Sendungen bis, bezw. von Altpaka nachweisenden Original-Fracht-Documente bis längstens Ende Februar 1894	Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif erhoben
807	Oesterreichischen Nordwestbahn als betriebführende Verwaltung der Localbahn Čáslau—Zawratetz-Třemošnitz		Mauer- und Dachziegel	Čáslau transit	Zawratetz-Třemošnitz	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Localbahn Čáslau—Zawratetz	15·5 kr. ö. W.	5·2 kr. ö. W.	10·3 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die Firma D. Berl in Zawratetz als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe, auf denen Seitens der Station Zawratetz bestätigt sein muss, dass die Ziegel-Transporte zum Baue von Kalköfen bestimmt sind, bis Ende Februar 1894	Der ermässigte Frachtsatz gilt nur für solche Transporte, welche zum Baue von Kalköfen der Firma D. Berl in Zawratetz bestimmt sind

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
808	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Cement und Kalk	Turnau	Reichenberg und Tannwald	Frachtzahlung unter Aufrechthaltung der für die fraglichen Artikel giltigen allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., resp. Tarif für den Oesterr. Eisenbahn-Verband	Verschieden		30 pCt. Nachlass von den bestehenden officiellen Frachtsätzen, wobei jedoch den letzteren mindestens 0·1 kr. pro 100 kg und 1 km verbleiben müssen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe, bis längstens Ende März 1894	Die Frachtbriefe müssen die Adresse der Bauleitung der Localbahn Gablonz-Tannwald tragen und die Sendungen müssen für den Bau der genannten Localbahn bestimmt sein
			Cement	Liebau	Tannwald									
			Holz des Specialtarifes 2 und der Classe C	Wostromeř, Königgrätz, Předmeřitz und Starkenbach	Tannwald und Reichenberg									
			Eisen- und Oberbau-Materiale	Turnau										
			Inventarien, Baumaterialien und Ausrüstungs-Gegenstände	Wien Oe.N.W.B., K.F.N.B. und St.E.G.										
809	Oesterreichischen Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Ausstellungs-Güter	Bubna St.E.G.	Wien Lagerhaus Wien Oe.N.W.B.	Aufgabe von, respect. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Mai 1893	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	kr. ö. W. 39·2	Verschieden	Im Kartirungswege		Die Frachtermässigung gilt nur für den Rücktransport der Güter aus d. südafrikanischen Ausstellung des Dr. Holub in Prag
				Prag Oe.N.W.B.	Wien Oe.N.W.B.					39·2				
810	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kunstdünger-Transporte des Specialtarifes III	Hamburg	Budapest-Westbahnhof " -d. p. t. p. u. " -Lipótváros " -Ferenczv. " -Józsefváros	Zahlung der Fracht mindestens nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1893	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband		Mark 2·74		Im Kartirungswege		
811	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Milch als Eilgut	Nieder-Absdorf	Drösing	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	16·4 kr.	9·2 kr.	7·2 kr.	Im Kartirungswege		
812	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Emballagen, leere, gebrauchte (mit weniger als 1·3 m Durchmesser der Bodenfläche), als: Ballons, Fässer, Kisten, Körbe, Hühnersteigen u. dgl. (mit Ausnahme von leeren Glasflaschen)	Pernhofen-Wulzeshofen (via Lundenburg)	Sokolnitz (via Lundenburg)	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	51·6 kr.	42·0 kr.	9·6 kr.	Im Kartirungswege		
813	Südbahn-Gesellschaft	Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche beim Baue und zur Einrichtung einer Mühle in Foistritz Verwendung finden, gelangt längstens bis Ende December 1893 der Ausnahmetarif XVII des vom 1. April 1893 giltigen Tarifes, Theil II zur Anwendung.													

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
814	Südbahn-Gesellschaft		Cement	Kirchbüchl	Agram	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Partsien zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II	201	176	25	Im Kartirungswege		
					Sissek				213	190	23			
					Barcs				202	176	26			
					Kanizsa				186	167	19			
				Kufstein	Agram				203	184	19			
					Sissek				215	198	17			
					Barcs				204	184	20			
					Kanizsa				189	175	14			
				Kufstein, Kirchbüchl und Wörgl	Innsbruck	Sendungen müssen nach Telfs und darüber hinaus bestimmt sein			47	24	23			
									43	24	19			
									43	24 incl. ungar. Steuer	19			
815	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		a) Eisenbestandtheile und Bleche b) Kalk und Cement	Prag St.E.G.	Elbeteinitz	Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief unter Aufrechthaltung der für die Classe B bezw. C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	kr. a) 31·1 b) 22·1	kr. a) 21·8 b) 15·5	kr. a) 9·3 b) 6·6	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe spätestens Ende März 1894, widrigenfalls jeder Anspruch auf die Rückvergütung erlischt. Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen. Die Transporte müssen nachweislich zum Neubau der Maschinenöl- und Petroleum-Raffinerie in Zaboř bestimmt sein	Dieses Zugeständniss findet auch dann Anwendung, wenn durch Zusammenladung der bezeichneten Artikel mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief zum Transporte gelangen
816	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Pflastersteine	Chotzen	Prag St.E.G.	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung des für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	35·9 kr.	20·0 kr.	15·9 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
817	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel (ungebrannt)	Frättingsdorf	Neubau-Kreuzstätten	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Mai 1893	Localtarif	9·5 kr.	5·0 kr.	4·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
818	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Steinkohle und Coaks	Kralup St.E.G. loco und transit	Olmütz St.E.G. Landskron Dašic Moravan Uhersko Zamrsk Opočno Chotzen Borohradek Stationen der Localbahn Brünn-Tischnowitz Abedorf, B.-Trübau, Triebitz, Rudelsdorf, Sichelsdorf, Budigsdorf, Hochstein, Hohenstadt, Lukawotz, Müglitz, Littau, Schwarzbach, Stefanau, Adamsthal, Blansko, Raitz, Skalic-Boskowitz, Lettovic, Brüsau-Brünnlitz, Greifendorf und Zwittau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen, Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen 1000 Tonnen	Bis Ende März 1894	Localtarif, Theil II, Heft 7	Verschieden	39·5 kr.	kr. 5·0 2·6 1·0 1·2 1·2 1·2 8·3 2·0 3·2 4·0	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, längstens bis Ende Juni 1894 vorzulegen	
819	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Zimony	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Die Sendungen müssen von Panceova stammen und von dort nach Zimony mit den Schiffen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen transportirt werden. Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	125 kr.	92 kr.	33 kr.	Im Kartirungswege		
820	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Brennholz	Molsicz	Wien Staatsbahnhof Wien Nordbahnhof Stadlau Floridsdorf-Donaufeld	Zahlung der Fracht für das factische Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verbandstarif, Theil II, Heft 4	35 kr.	26 kr.	9 kr.	Im Kartirungswege		
821	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Lebende Pferde	Györ (Raab)	Wien St.E.G. transit Schwechat-Kledering transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen und Frachtzahlung für 4600 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Verschieden	60 kr.		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen mit directen nach französischen Stationen ausgestellten Frachtbriefen zur Aufgabe gebracht werden

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
822	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Gebrannter Kalk und Kalksteine	zwischen Lobositz	und den unten angeführten sächsischen Stationen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 10. April 1893 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1893	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband-Gütertarif, Theil II, Heft 1 vom 1. Juni 1892		Siehe nachstehende Tabelle		Im Kartirungswege		
823	Buschtěhrader Eisenbahn		Kelk, gebrannt Kalkstein	Jinonitz	Prag (Smichow) trs. [mit der Bestimmnng nach Stationen B.N.B. (excl. Anžic, Bodenbach, Tetschen und Všetat-Přivor) nach Stationen der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B. (excl. der Stationen der Strecke von Všetat-Přivor bis Tetschen) nnd nach Stationen der Oe.U.St.E.G. östlich von Prag]	1. Anfgabe ale Frachtgut nnd Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Die Sendnngen müssen mit directen Frachtbriefen anfgegeben werden. 3. Einhaltnng der für diese Artikel giltigen Tarifbestimmnngen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localgütertarif, Theil II vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	Kreuzer ö. W. 5·8 5·0	4·4 4·4	1·4 0·6	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorznlegen bis spätest. 31. Jänner 1894	Bei Nichteinhaltnng auch nnr einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
824	K.k.St.B.		Kleie	Wien Donauquaibahnhof (über Eger)	Buttstädt (über Eger)	Ausnabmetarif Nr. 7 des Westdeutsch-Oesterr.-Ungarischen Verbandstarifes Heft 1	Vom 5. April bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1893	Localtarif		Mark 2·43		Im Kartirungswege		

	Pfge. pro 100 kg		Pfge. pro 100 kg		Pfgo. pro 100 kg		Pfge. pro 100 kg
						Rosswein	51
Adorf	84	Golzern	62	Lunsenan	66	Scharfenstein	57
Aue	68	Gröditz	52	Marienberg	61	Schleiz	84
Auerbach nnter. Bahnhof	73	Groitzsch	70	Markneukirchen	83	Schmölln i. V. A.	68
Berggiesshübl	39	Grosshartmannsdorf	50	Mehltheuer	79	Schneeberg-Neustadtl	70
Bischofswerda	42	Grossschirma	49	Meinersdorf	61	Schönberg i. Sachsen	80
Blauenthal	71	Grosssteinberg	63	Menselwitz	73	Schöneck	79
Bockau	70	Grossvoitsberg	49	Mosel	64	Schönfeld b. Annaberg	61
Böbla	45	Grünhainichen	56	Mulda	50	Schönbeider Hammer	73
Böhlen (Rötha)	68	Grünstädtl	67	Muldenhütten	45	Schwarzenberg	68
Borna	67	Grnnan	52	Nassau i. S.	51	Schweickershain	57
Breitenhof	70	Hammerbrücke	77	Naunhof	63	Siegmar	57
Breitingen	70	Hartmannsdorf	58	Nerchan-Trebsen	61	Steina	55
Burgstädt	58	Herlasgrün	73	Netzschkan	72	Stenn	68
Burkhardsdorf	60	Holzenfichte	54	Neumark	69	Stollberg i. Sachsen	62
Colditz	61	Holzhan	54	Niederschlema	69	Thalheim	62
Cossen	60	Jägergrün	76	Obercunnersdorf	49	Trebanz Treben	71
Dahlen	55	Johanngeorgenstadt	72	Oberoderwitz	47	Treuen	75
Demitz	44	Kreitzsch	69	Oberschlema	69	Ulbersdorf	32
Dentschenbora	48	Klingenberg-Colmnitz	45	Oederan	50	Waldenburg i. S.	64
Dittersdorf b. Chunnitz	58	Klosterbuch	55	Oelsnitz i. Erzgebirge	62	Waldkirchen	55
Eiban	45	Langenau	49	Oelsnitz i/V.	81	Waltersdorf b. Buchholz i. S.	64
Eibenstock	72	Lastan	62	Ostran i. Sachsen	54	Wechselburg	65
Eich	76	Lausigk	66	Paditz	68	Wiesenbad	60
Elster, Bad	84	Lanter	69	Penig	64	Willischthal	57
Elsterberg	73	Lehndorf	67	Pulsnitz	44	Wiekan	67
Elsterwerda B.D.B.	51	Lengenfeld	71	Rantenkranz	75	Wilthen	42
Erdmannsdorf	53	Leubsdorf	55	Rehmsdorf	74	Wilzschhaus	74
Erla	69	Leutersdorf	46	Reifland	57	Wittgensdorf	57
Erlau	58	Lichtenberg b. Freiberg	49	Remp	63	Wolfsgrün	71
Falkenstein	74	Lichtenstein-Callnbg.	62	Reuth	82	Wülknitz	51
Gaschwitz	67	Limbach	59	Rochlitz	63	Wünschendorf	74
Gaithain	63	Lobstädt	68	Rochsburg	66	Wüstenbrand	58
Gelobtland	63	Lommatzsch	54	Rodewisch	73	Zeulenroda	79
Görlitz i. S. (S.St.B.)	52	Lottengrün	77	Ronneburg	71	Zöblitz	60
Gössnitz	66	Lucka	72	Rositz	71	Zwönitz	64

Berichtigung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 24 vom 28. Februar 1893, sub Post 407, enthaltenen Publication für Erdfarben ist in der Rubrik „für die Transportstrecke nach" die Station Budapest-Ferenczvaros zu streichen.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Linz.

Offert-Ausschreibung

für

Hochbau in der Station Linz.

Die Ausführung einer **Locomotiv-Montirung** für 32 Maschinenstände bei der Centralwerkstätte in der Station Linz im approximativen Kostenbetrage von 210.000 fl. ö. W. soll im Offertwege vergeben werden.

Die Bestimmungen für die Einbringung der Offerte, die allgemeinen und speciellen Bedingnisse, die Baubeschreibung, der summarische Kostenanschlag und die Projectspläne können bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Linz in den vorgeschriebenen Amtsstunden eingesehen und daselbst auch nähere Auskünfte eingeholt und Offertformulare behoben werden.

Die vorschriftsmässig gestempelten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Hochbauherstellungen in der Station Linz“ längstens am 20 April 1893, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Linz zu überreichen.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten auf eine Berücksichtigung ihres Anbotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von ihnen zu übernehmenden Aufgabe darzuthun vermögen.

Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt, oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte, oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, werden als nicht eingelangt betrachtet.

Linz, im März 1893.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 39. Wien, 6. April 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Auszug aus dem Finanzgesetze für das Jahr 1893 vom 26. März 1893 *).

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. I. Die gesammten Staatsausgaben für das Jahr 1893 werden auf die Summe von 610,384.406 fl. österr. Währung festgesetzt. . . . .

Art. II. Die besondere Verwendung und die für die einzelnen Zweige der Verwaltung bewilligten Etatssummen enthält der erste Theil des nachfolgenden Staatsvoranschlages.

Die nach den einzelnen Capiteln, Titeln, Paragraphen und ziffermässig gesonderten Unterabtheilungen von Paragraphen dieses Staatsvoranschlages bewilligten Credite dürfen nur zu den in den bezüglichen Capiteln, Titeln, Paragraphen und Unterabtheilungen von Paragraphen bezeichneten Zwecken, und zwar gesondert für das ordentliche und ausserordentliche Erforderniss, verwendet werden.

Art. VI. Die für das Jahr 1893 zur Ausgabe bewilligten, mit Ablauf desselben entweder gar nicht oder doch nicht vollständig verwendeten Beträge, jedoch mit Ausnahme der Credite des Zollgefälles, dann der Credite für Gefällsrückgaben bei der Branntwein- und Biererzeugung, sowie der Credite für Verzehrungssteuer-Restitutionen und Bonificationen, welche sämmtlich mit Schluss des Jahres erlöschen, können auch noch bis 31. März des Jahres 1894 zu den in dem gegenwärtigen Finanzgesetze vorgesehenen Zwecken und innerhalb der durch dasselbe festgesetzten Ansätze verwendet werden; doch sind die diesfälligen Leistungen in der Jahresrechnung dem Dienste des Vorjahres zur Last zu schreiben.

Die Bewilligung der auch in den ersten drei Monaten des Jahres 1894 nicht zur Verwendung gelangten Beträge erlischt jedoch mit dem letzten März 1894. . . . .

Desgleichen sind von der obigen Bestimmung jene Credite ausgenommen, für welche im ersten Theile des nachfolgenden Voranschlages die Verwendungsdauer bis Ende März 1895 eingeräumt ist; dieselben sind jedoch, insoweit sie nicht im Jahre 1893 zur Verwendung gelangen, so zu behandeln, als wenn sie im Voranschlage des Jahres 1894 bewilligt worden wären, und daher auch für den Dienst dieses letzteren Jahres zu verrechnen. . . .

Die nachstehend aufgeführten ausserordentlichen Credite können noch bis Ende März 1894 verwendet werden; doch sind diese Credite so zu behandeln, als wenn dieselben im Voranschlage des Jahres 1892 im Sinne des Artikels VI, Alinea 4, des Finanzgesetzes für das Jahr 1892 bewilligt worden wären.

D. Im Etat des Handelsministeriums:

1. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 5, für den Bau eines schwimmenden Dampfkrahnes für den Hafen von Triest bewilligte Credit von . . . . 36.120 fl.

2. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 8, § 7, für die Erweiterung der Hafenanlagen in Triest bewilligte Credit von . . . . 976.000 fl.

3. Der mit dem Finanzgesetze für das Jahr 1891 unter Titel 11, § 1, für den Bau der Eisenbahn Jasło-Rzeszów bewilligte Credit von . . . . 450.000 fl.

*) Enthalten in dem am 28. März 1893 ausgegebenen XIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 44.

Art. VII. . . . .

Ferner ist der Finanzminister gegen nachträgliche Rechtfertigung ermächtigt, während des Jahres 1893 den im Nutzgenusse von Staatseisenbahnen stehenden Gesellschaften die Bewilligung zum Verkaufe von entbehrlichen Staatseisenbahn-Grundstücken gegen angemessene Entschädigung des Staatschatzes für das Aufgeben des Eigenthumsrechtes, und zwar auch in jenen Fällen zu ertheilen, in welchen der Schätzungswerth des einzelnen Verkaufsobjectes den Betrag von 25.000 fl. übersteigt.

Art. VIII. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes wird Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 26. März 1893.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Falkenhayn** m. p. **Welsersheimb** m. p. **Gautsch** m. p. **Bacquehem** m. p. **Schönborn** m. p.
Zaleski m. p. **Steinbach** m. p.

Staatsvoranschlag für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1893.

Erster Theil. — Erforderniss.

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche	Ausgaben ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1894	Ausgaben ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1895	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Capitel 27. XI. Handelsministerium.				
A. Eigentlicher Staatsaufwand.				
Titel 1. § 1. Centralleitung	401.460	72.000	—	473.460
Münzverlust von 8200 fl. Gold (19 pCt. Agio) . .	—	1.560	—	1.560
§ 2. Für Studien über die Anlage von Schiffahrtscanälen	—	—	10.000	10.000
§ 3. Für die Weltausstellung in Chicago im Jahre 1893 .	—	—	75.000	75.000
§ 4. Rückzahlbarer Vorschuss an die gemischte Pruth-Commission, Gesammtbetrag 58.000 fl. in Gold (vierte Rate)	—	—	10.480	10.480
Münzverlust bei obigem Golde (19 pCt. Agio) rund .	—	—	2.000	2.000
§ 5. Für inländische Special- und Localausstellungen, sowie für fremdländische Ausstellungen, für welche kein besonderer Credit bewilligt ist	—	12.000	—	12.000
§ 6. Subventionen für das k. k. österr. Handelsmuseum .	—	40.000	—	40.000
§ 7. Beitrag zu den Kosten für die Anfertigung einer Tiefenkarte des Bodensees	—	—	300	300
Summe (Titel 1, §§ 1 bis 7)	401.460	125.560	97.780	624.800
Titel 2. Herstellung der Statistik des auswärtigen Handels .	191.550	—	—	191 550
Titel 6. § 1. General-Inspection der österr. Eisenbahnen . .	271.340	700	—	272.040
§ 2. Für Hilfsorgane der General-Inspection und sonstige Ausgaben in Eisenbahn-Angelegenheiten	—	—	140.000	140 000
Summe (Titel 6, §§ 1 und 2)	271.340	700	140.000	412.040
Titel 8. § 1. Hafen- und Seesanitätsdienst	741.180	—	—	741.180
§ 2. Ausserordentliches Erforderniss	—	1.680	—	1.680
§ 3. Neubauten im Küstenlande				
a) Ausserordentliche und neue Hafenbauten:				
Grado. Herstellung einer Ufermauer westlich von der Hafeneinfahrt	—	—	4.900	4.900
Pirano. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (erste Rate)	—	—	10.000	10.000
Pola. Herstellung eines Landungsmolo (erste Rate) .	—	—	15.000	15.000
Cherso. Herstellung einer Landungsbrücke	—	—	5.000	5.000
Rovenska bei Lussingrande. Erhöhung und Verstärkung des bestehenden Wellenbrechers (erste Rate) . .	—	—	10 000	10.000
Triest. Herstellung von Vertäuungsmitteln im neuen Hafen (Restbetrag)	—	—	12.400	12.400
Ponte. Vertiefung der Einfahrt in die Bucht von Cassion mittelst Sprengungen (Restbetrag) . . .	—	—	2.000	2.000
Natissa. Durchstich bei Panigai zur Erleichterung der Flussschiffahrt (vierte Rate)	—	—	5.000	5.000
Val Pidocchio im Arsa-Canale. Herstellung einer Verladebrücken-Anlage (Mehrerforderniss)	—	—	9.060	9.060
Capodistria. Verlängerung des Molo delle Galere (Restbetrag und Mehrerforderniss)	—	—	7.100	7.100

Staatsausgaben	Ausgaben			
	ordentliche	ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1894	1895	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Verbenico auf der Insel Veglia. Errichtung eines Schutzdammes (Restbetrag)	—	—	7.200	7.200
Bescanuova. Bau eines Schutzdammes (Restbetrag) .	—	—	20 460	20.460
Herstellung neuer Anbindsäulen	—	—	1.000	1.000
Herstellung von Warnzeichen auf Untiefen	—	—	600	600
Anschaffung von Santorinerde	—	—	6.000	6.000
b) Ausserordentliche und neue See- und Hafenleuchten:				
Grado. Aufstellung einer Arzberger'schen Leuchte auf der Bank Mula di Muggia (Restbetrag)	—	—	5.000	5.000
Triest. Beitrag zu den Herstellungskosten der elektrischen Beleuchtung am neuen Hafen an die Concessionäre zum Baue und Betriebe von öffentlichen Lagerhäusern und Hangars	—	—	4.800	4.800
Summe (Titel 8, § 3)	—	—	125.520	125.520
§ 4. Neubauten in Dalmatien:				
a) Ausserordentliche und neue Hafenbauten:				
Ražance. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes	—	—	5.800	5.800
Pasman. Herstellung eines Bootshafens	—	—	4.700	4.700
Spalato. Legung von zwei Vertäuungsbojen beim neuen Molo	—	—	5.150	5.150
Spalato. Entschädigung an den Unternehmer Anton Bettini für geleistete Mehrarbeiten bei Ausführung von Hafenwerken in Spalato	—	—	1.200	1.200
Pučišce. Herstellung einer Ufermauer	—	—	5.600	5.600
S. Martino della Brazza. Herstellung eines Schutz- und Landungsdammes (erste Rate)	—	—	15.000	15.000
Macarsca. Verlängerung des Landungsmolo	—	—	13.700	13.700
Lučica auf Lagosta. Herstellung einer Ufermauer . .	—	—	2.500	2.500
Curzolo. Legung einer Vertäuungsboje	—	—	4.500	4.500
Molonta. Herstellung eines Landungsplatzes	—	—	3.500	3.500
Bocche di Cattaro. Herstellung von Landungsplätzen für die Localdampfer	—	—	5.400	5.400
Castelnuovo di Traù. Verlängerung des Schutz- und Landungsmolo (Restbetrag)	—	—	12.000	12.000
Stretto. Herstellung eines Schutzdammes (Restbetrag)	—	—	2.890	2.890
Sebenico. Herstellung einer Ufermauer (Restbetrag)	—	—	8.000	8.000
Cittavecchia. Herstellung einer Ufermauer (Restbetrag)	—	—	7.700	7.700
Cirkvice auf der Halbinsel Sabioncello. Herstellung eines Schutzdammes (Restbetrag)	—	—	2.800	2.800
Sebenico. Bau eines Landungsdammes und einer Ufermauer (zweites Mehrerforderniss, Restbetrag) . .	—	—	5.500	5.500
Spalato. Weitere Verstärkung des Steinwurfes am Schutzdamme (achte Rate)	—	—	4.000	4.000
Spalato. Bau eines Molo vor der Eisenbahn (Restbetrag)	—	—	2.810	2.810
Bol auf der Insel Brazza. Herstellung eines Schutz- und Landungsmolo (Restbetrag)	—	—	530	530
Herstellung neuer Anbindsäulen	—	—	1.000	1.000
Herstellung von Warnzeichen auf Untiefen	—	—	700	700
Anschaffung von Santorinerde	—	—	6.000	6.000
b) Ausserordentliche und neue See- und Hafenleuchten:				
Kuljari. Errichtung einer Seeleuchte (VI Ordnung) .	—	—	2.600	2.600
Tavčica. Errichtung einer Seeleuchte (VI. Ordnung)	—	—	5.500	5.500
Duinka. Errichtung einer Seeleuchte (VI. Ordnung) .	—	—	5.500	5.500
c) Ausserordentliche und neue Hochbauten:				
Spalato. Errichtung des Hafencapitanats-Gebäudes (Mehrerforderniss)	—	—	14.500	14.500
Pederzane. Errichtung eines Cholera-Spitales und von Räumlichkeiten für Desinfectionszwecke und zur Unterbringung des Aufsichts- und Wartepersonals (fünfte Rate)	—	—	5.000	5.000
Summe (Titel 8, § 4)	—	—	154.080	154.080

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche	ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1894	1895	Summe
	Gulden in österr. Währung			
§ 5. Bau- und Erhaltungskosten der Hafengeleise in Triest:				
a) Capitalsrückzahlung (dreizehnte Rate)	—	—	25.000	25.000
b) 4 pCt. Zinsen pro 1892 für den ungetilgt verbliebenen Capitalsrest	—	—	16.620	16.620
Summe (Titel 8, § 5)	—	—	41.620	41.620
§ 6. Für den Erwerb von Grundstücken in S. Sabba behufs Ausgestaltung des dortigen Petroleumhafens; Restbetrag (Zinsen)	—	—	6.900	6.900
Summe (Titel 8, §§ 1 bis 6)	741.180	1.680	328.120	1,070.980
Titel 11. D. Staatseisenbahnbau.				
§ 1. Für den Bau der Eisenbahn Schrambach—Kernhof	—	—	393.350	393.350
§ 2. Für den Bau der Linie Stanislau—Woronienka	—	—	4,400.000	4,400.000
Summe (Titel 11, §§ 1 und 2)	—	—	4,793 350	4,793.350
Titel 12. E. Betheiligung an der Capitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen.				
§ 1. Für den Bau einer Localbahn von Fürstenfeld nach Hartberg mit der Abzweigung nach Neudau (zweite Rate von 750.000 fl.)	—	—	150.000	150.000
§ 2. Für den Bau der Unter-Krainer Bahnen von Laibach nach Rudolphswerth und Straža, sowie von Grosslupp nach Gottschee (erste Rate von 2,500.000 fl.)	—	—	500.000	500.000
Summe (Titel 12, §§ 1 und 2)	—	—	650.000	650.000
Titel 13. F. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen.				
Bodenbacher Bahnstrecke:				
Besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben	130	—	—	130
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für die restlichen Herstellungen in der Strecke Bodenbach-Reichsgrenze	—	—	870	870
Summe (Titel 13)	130	—	870	1.000
Titel 14. G. Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt.				
Im Eigenthume des Staates stehende und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen:				
§ 1. Westliche Staatsbahnen (exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt), Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn, Dalmatiner Staatsbahn, Staatsbahnen in Galizien, Mähren und Schlesien, Ungarische Westbahn (steirische Linie) und erste ungarisch-galizische Eisenbahn (galizische Linie):				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	491.400	—	—	491.400
Sachliche Betriebserfordernisse	217.600	—	—	217.600
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	3,684.330	—	—	3,684.330
Sachliche Betriebserfordernisse	7,888.370	—	—	7,888.370
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	13,272.430	—	—	13,272.430
Sachliche Betriebserfordernisse	3,206.570	—	—	3,206.570
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	4,831.480	—	—	4,831.480
Sachliche Betriebserfordernisse	9,077.520	—	—	9,077.520
e) Auslagen für den Localbahnbetrieb	1,491.000	—	—	1,491.000
f) " " das Salzgeschäft	1,014.000	—	—	1,014.000
g) " " " Hotel Zell am See	7.000	—	—	7.000
h) " " " Lagerhaus in Graz	8.200	—	—	8 200
i) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	981.580	—	—	981.580
Sachliche Betriebserfordernisse	4,849.420	—	—	4,849.420

Staatsausgaben	Ausgaben ordentliche	ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1894	1895	Summe
	in Gulden österr. Währung			
k) Vertragsmässige Zahlungen für Verzinsung und Amortisation:				
Creditanstalts-Anlehen:				
Zinsen- und Capitalsrückzahlung	819.000	—	—	819.000
Baucapital der Strecke Braunau-Reichsgrenze:				
Zinsen- und Capitalsrückzahlung in Gold al pari .	24.080	—	—	24.080
Jahresrente für die Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn laut Artikel 3 des Uebereinkommens vom 26. April 1884, beziehungsweise nach Vereinbarung vom 25. Juli 1892	3,199.500	—	—	3,199.500
Erforderniss für die Erzherzog Albrecht-Bahn:				
Für Verzinsung und Amortisation der Actien und Prioritäten . . . . . . 949.260 fl.				
Für Verzinsung und Amortisation der Investitions-Anleihe . . . . 55.840 „	1,005.100	—	—	1,005.100
Erforderniss für die Galizische Carl Ludwig-Bahn:				
Für Verzinsung und Amortisation der Actien und Prioritäten	2,865.900	—	—	2,865.900
Erforderniss für die Ungarische Westbahn (steirische Linie) laut Uebereinkommens vom 22. December 1888:				
Zinsen und Amortisation des ursprünglichen Anlagecapitals . . . . 331.020 fl.				
Zinsen und Amortisation der Investitions-Anleihe vom Jahre 1890 laut § 6 des Uebereinkommens . . . . . . 63.640 „	394.660	—	—	394.660
Erforderniss für die Erste ungarisch-galizische Eisenbahn (galizische Linie) laut Uebereinkommens vom 20. December 1888	1,449.790	—	—	1,449.790
Erforderniss für die Linie Eisenerz-Vordernberg für Verzinsung der Prioritäten	119.400	—	—	119.400
l) Annuitäten betreffend die Erwerbung von vier Sechstel-Antheilen an der Wiener Verbindungsbahn, und zwar:				
Ein Sechstel-Antheil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (siebente Annuität)	32.320	—	—	32.320
Ein Sechstel-Antheil je der priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und der Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (fünfte Annuität) . .	67.000	—	—	67.000
Ein Sechstel-Antheil der priv. Südbahn-Gesellschaft (vierte Annuität)	33.000	—	—	33.000
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für Münzverlust von 518.010 Gulden in Gold (19 pCt. Agio)	—	98.420	—	98.420
Für das Einlegen von Flussstahlschienen	—	500.180	—	500.180
Für das Einlegen eiserner Weichen	—	79.870	—	79.870
Für das Einlegen imprägnirter oder harter Schwellen	—	103.000	—	103.000
Für die Verstärkung bestehender Oberbausysteme .	—	253.000	—	253.000
Für die Erweiterung der Station Budweis (erste Rate)	—	—	75.000	75.000
Für die Erweiterung der Station Beneschau (erste Rate)	—	—	75.000	75.000
Für die Erweiterung der Station Nusle	—	—	270.000	270.000
Für die Erweiterung der Station Eger (erste Rate) .	—	—	60.000	60.000
Für die Erweiterung des Quaibahnhofes Stadlau . .	—	—	50.000	50.000
Für die Herstellung eines Rangir-Güterbahnhofes Ischl und Erweiterung der bestehenden Bahnhofanlagen daselbst (erste Rate)	—	—	70.000	70.000
Für die Bahnverlegung auf der Arlberg-Bahn . . .	—	—	350 000	350.000
Für die Beschaffung von Mess-Instrumenten zum Ueberprüfen und Untersuchen der Telegraphenleitungen	—	—	500	500
Für die Beschaffung von Reserve-Telegraphen-Apparaten	—	—	3.000	3.000

Staatsausgaben	ordentliche	Ausgaben ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1894	1895	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Für die Beschaffung von Telephon-Apparaten . . .	—	—	3.000	3.000
Für die Herstellung einer Telegraphenleitung Hullein-Olmütz	—	—	4.500	4.500
Für die Beschaffung von circa zwölf Dienstwagen .	—	—	44.000	44.000
Für die Beschaffung von Schneeräumern, System Marin	—	—	4.000	4.000
Für die Beschaffung von Rollböcken zur Beförderung von Güterwagen normalspuriger Bahnen auf der Lambach-Gmundner Bahn	—	—	7.250	7.250
Für die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes am Südbahnhofe in Villach	—	—	43.000	43.000
Für die Auswechslung von Holzbrücken	—	—	50.000	50.000
Für die Vermehrung der Telegraphen-Einrichtungen zu Wagendirigirungszwecken	—	—	9.550	9.550
Für die Herstellung einer Telegraphenleitung für Wagendirigirung	—	—	6.500	6.500
Für Erweiterung des Bahnhofes Prag und Herstellung einer entsprechenden Zugförderungsanlage in Nusle (dritte Rate)	—	—	100.000	100.000
Für Concurrenzbeiträge bei Flussregulirungen, Strassenherstellungen etc.	—	—	13.000	13.000
Für Vergrösserung der Werkstättenanlagen in Linz (achte Rate)	—	—	100.000	100.000
Für Versicherungsarbeiten bei Lehnen und Böschungen, Schutzbauten gegen Lawinenabstürze, Unterbau-Objecte, Nebenanlagen etc.	—	—	130.000	130.000
Für die Erweiterung von Stationen und dazugehörigen Anlagen	—	—	508.700	508.700
Für Centralisirung der Einfahrtsweichen und Anlagen zur Sicherung des Zugsverkehres in verschiedenen Stationen und auf der currenten Strecke . . .	—	—	100.000	100.000
Für diverse Herstellungen bei Wächterhäusern, Signalhütten etc.	—	—	15.000	15.000
Für Brückenverstärkungen	—	—	167.000	167.000
Für Ankauf des Uferplatzes unterhalb der Nordwestbahn-Brücke an der Donau (achte Rate) . . .	—	—	34.600	34.600
Für Aufnahmsgebäude und Beamtenwohnungen an den Bahnlinien St. Pölten-Leobersdorf-Gutenstein und Pöchlarn-Kienberg-Gaming (neunte Rate) .	—	—	30.000	30.000
Für die Industriegeleise von Friedburg-Lengau bis Schneegattern für die k. k. General-Direction der Allerhöchsten Privat- und Familienfonds (sechste Rate)	—	—	7.400	7.400
Für Vermehrung der Locomotiven sammt Tendern und Reserven	—	—	1,155.000	1,155.000
Für Vermehrung der Personenwagen	—	—	700.000	700.000
Für Ausrüstung der Locomotiven mit Geschwindigkeitsmessern	—	—	25.000	25.000
Beschaffung von: a) 98 Locomotiven sammt Tendern und Ausrüstung (fünfte und letzte Rate), b) 1000 Güterwagen sammt Reserveräderpaaren (fünfte und letzte Rate) . . .	—	—	992.840	992.840
Für diverse Einrichtungen und Umgestaltungen von Fahrbetriebsmitteln	—	—	70.000	70.000
Für Werkstätten-Einrichtungen	—	—	30.000	30.000
Für Lademittel	—	—	6.450	6.450
Für sonstige Ausgaben der Staatsbahn-Verwaltung: Für Erweiterungen, Herstellung von Industriegeleisen, sowie für verschiedene und unvorhergesehene Auslagen	—	—	325.000	325.000

Staatsausgaben	ordentliche	Ausgaben ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1894	1895	Summe
	Gulden in österr. Währung			
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Galizischen Carl Ludwig-Bahn:				
Für das Einlegen von Flussstahlschienen	—	56.000	—	56.000
Für das Einlegen eiserner Weichen	—	7.800	—	7.800
Für das Einlegen imprägnirter oder harter Schwellen	—	12.000	—	12.000
Für Vollendung des zweiten Geleises und für ursprünglich anlässlich des Baues des zweiten Geleises projectirte Anlagen	—	—	186.316	186.316
Für Erweiterung der Station Lemberg	—	—	300.000	300.000
Für Erweiterung der Station Tarnów	—	—	30.000	30.000
Für Erweiterung der Station Przemyśl	—	—	250.000	250.000
Für das Aufnahmsgebäude in Rzeszów	—	—	60.000	60.000
Für Brückenverstärkungen	—	—	179.609	179.600
Für Strassenunterfahrt in Krakau	—	—	100.000	100.000
Für Herstellung einer Fettgasanstalt in Lemberg	—	—	25.000	25.000
Für Geleiseherstellungen	—	—	70.000	70.000
Für Wohn- und Aufnahmsgebäude, Güterdienstanlagen, Zugförderungs-Anlagen, Centralsicherungen, Objectsbauten, diverse andere Herstellungen und Anschaffungen, sowie Unvorhergesehenes	—	—	173.500	173.500
Für weitere Einrichtungen und Verbesserungen der Fahrbetriebsmittel	—	—	70.254	70.254
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Erzherzog Albrecht-Bahn:				
Für das Einlegen von Flussstahlschienen	—	33.600	—	33.600
Für das Einlegen eiserner Weichen	—	1.950	—	1.950
Für Erweiterung der Werkstätten und sonstigen Anlagen in Stryj	—	—	195.000	195.000
Für Abtragung hölzerner Wächterhütten und Wächterhäuser und Ersatz durch gemauerte	—	—	29.050	29.050
Für Umbau von Unterbauobjecten	—	—	50.000	50.000
Für Auswechslung von hölzernen Ueberfahrten	—	—	16.000	16.000
Für Centralvorrichtungen und Sicherungsanlagen	—	—	20.000	20.000
Für Wohngebäude für Beamte und Diener in Dolina	—	—	20.450	20.450
Für Erweiterung der Stationen Wolica, Kalusz und Krechowice	—	—	24 850	24.850
Für diverse unvorhergesehene Herstellungen	—	—	4.100	4.100
Für Verstärkung der Untergestelle offener Güterwagen, Umstaltung von Bremsen, Herstellung von Rungen für Brettertransporte	—	—	6.000	6.000
Für Investitionen aus dem Investitionsfonds der Duxer Bahnen:				
Für das Einlegen von Flussstahlschienen	—	25.920	—	25.920
Für das Einlegen eiserner Weichen	—	4.680	—	4.680
Für das Einlegen imprägnirter oder harter Schwellen	—	20.000	—	20.000
Für Herstellung einer Kreuzungsstation Wiesa	—	—	380.740	380.740
Für Meliorationen und diverse Herstellungen in verschiedenen Stationen inclusive Sicherungsanlagen Bodenbach-Komotau	—	—	470.350	470.350
Für ein zweites Geleise Klostergrab—Neustadt	—	—	1,500.000	1,500.000
Für verschiedene und unvorhergesehene Auslagen	—	—	4.500	4 500
Summe (Titel 14, § 1)	61,030.650	1.196.420	9,801.000	72,028.070
Vom Staate für Rechnung der Gesellschaft betriebene Privatbahnen:				
§ 2. Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn:				
A. Linie Lemberg—Czernowitz:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	17.140	—	—	17.140
Sachliche Betriebserfordernisse	7.560	—	—	7.560
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	161.910	—	—	161.910
Sachliche Betriebserfordernisse	242.990	—	—	242.990

Staatsausgaben	ordentliche	Ausgaben ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1894	1895	Summe
	Gulden in österr. Währung			
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	443.330	—	—	443.330
Sachliche Betriebserfordernisse	117.470	—	—	117.470
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	184.940	—	—	184.940
Sachliche Betriebserfordernisse	560.260	—	—	560.260
e) Auslagen für den Localbahnbetrieb	253.500	—	—	253.500
f) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	52.200	—	—	52.200
Sachliche Betriebserfordernisse	759.800	—	—	759.800
g) Betriebsüberschuss an die Gesellschaft	37.400	—	—	37.400
Summe A.	2,838.500	—	—	2,838.500
B. Linie Czernowitz—Suczawa:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	4.530	—	—	4.530
Sachliche Betriebserfordernisse	1.970	—	—	1.970
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	64.410	—	—	64.410
Sachliche Betriebserfordernisse	99.790	—	—	99.790
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	185.180	—	—	185.180
Sachliche Betriebserfordernisse	50.220	—	—	50.220
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	48.990	—	—	48.990
Sachliche Betriebserfordernisse	148.710	—	—	148.710
e) Auslagen für den Localbahnbetrieb	319.500	—	—	319.500
f) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	13.820	—	—	13.820
Sachliche Betriebserfordernisse	167.780	—	—	167.780
Summe B.	1,104.900	—	—	1,104.900
Summe Titel 14, § 2)	3,943.400	—	—	3,943.400
§ 3. Mährische Grenzbahn:				
A. Garantirte Linie Sternberg—Grulich:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	3.270	—	—	3.270
Sachliche Betriebserfordernisse	1.430	—	—	1.430
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	37.890	—	—	37.890
Sachliche Betriebserfordernisse	109.010	—	—	109.010
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	99.610	—	—	99.610
Sachliche Betriebserfordernisse	30.390	—	—	30.390
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	35.020	—	—	35.020
Sachliche Betriebserfordernisse	70.380	—	—	70.380
e) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	5.840	—	—	5.840
Sachliche Betriebserfordernisse	52.160	—	—	52.160
f) Betriebsüberschuss an die Gesellschaft	50.600	—	—	50.600
Summe A.	495.600	—	—	495.600
B. Ungarantirte Linie Hohenstadt—Zöptau:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	760	—	—	760
Sachliche Betriebserfordernisse	340	—	—	340
b) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung:				
Persönliche Ausgaben	9.360	—	—	9.360
Sachliche Betriebserfordernisse	31.940	—	—	31.940
c) Verkehrs- und commercieller Dienst:				
Persönliche Ausgaben	21.810	—	—	21.810
Sachliche Betriebserfordernisse	7.990	—	—	7.990

Staatsausgaben	ordentliche	Ausgaben ausserordentliche, und zwar mit der Verwendungsdauer bis Ende März 1894	1895	Summe
	Gulden in österr. Währung			
d) Zugförderungs- und Werkstättendienst:				
Persönliche Ausgaben	6.890	—	—	6.890
Sachliche Betriebserfordernisse	9.810	—	—	9.810
e) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	1.460	—	—	1.460
Sachliche Betriebserfordernisse	15.740	—	—	15.740
f) Betriebsüberschuss an die Gesellschaft	22.700	—	—	22.700
Summe B.	128.800	—	—	128.800
Summe (Titel 14, § 3)	624.400	—	—	624 400
Summe (Titel 14, §§ 2 und 3)	4,567.800	—	—	4,567.800
Summe (Titel 14, §§ 1 bis 3)	65 598 450	1,196.420	9,801.000	76,595.870
§ 4. Bodensee-Dampfschiffahrt:				
a) Allgemeine Verwaltung:				
Persönliche Ausgaben	4.670	—	—	4.670
Sachliche Betriebserfordernisse	1.770	—	—	1.770
b) Schiffahrtsdienst:				
Persönliche Ausgaben	101.390	—	—	101.390
Sachliche Betriebserfordernisse	31.360	—	—	31.360
c) Erhaltungsauslagen:				
Sachliche Betriebserfordernisse	17.600	—	—	17.600
d) Materialdienst:				
Sachliche Betriebserfordernisse	60	—	—	60
e) Sonstige Auslagen:				
Persönliche Ausgaben	1.430	—	—	1.430
Sachliche Betriebserfordernisse	3.020	—	—	3.020
Ferner an ausserordentlichen Ausgaben:				
Für Münzverlust von 400 fl. in Gold (19 pCt. Agio)	—	80	—	80
Summe Titel 14, § 4)	161.300	80	—	161.380
Summe (Titel 14, §§ 1 bis 4)	65,759.750	1,196.500	9,801.000	76,757.250
Summe (Titel 11 bis 14)	65,759.880	1,196.500	15,245.220	82,201.600

XVI. Subventionen und Dotationen.

Capitel 34. B. An Verkehrsanstalten.				
Titel 1. Subventionen:				
§ 1. Oesterreichischer Lloyd:				
a) Meilengelder in Noten	2,910.000	—	—	2,910.000
b) Vergütung der Suez-Canal-Gebühren, in Gold	490.000	—	—	490.000
§ 2. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in Noten	250.000	—	—	250.000
§ 3. Zittau-Reichenberger Bahn, in Gold	45.000	—	—	45.000
Titel 2. Als unverzinsliche Vorschüsse:				
§ 1. Oesterreichischer Lloyd, Vorschuss für Förderung der allmäligen Erneuerung des Schiffsmaterials, in Noten (dritte und letzte Rate)	—	500.000	—	500.000
§ 2. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, in Noten	—	250.000	—	250.000
Titel 3. Als 4perc. Vorschüsse:				
A. Garantirte Eisenbahnen im eigenen Betriebe:				
a) Oesterreichische Nordwestbahn, in Silber	—	491.000	—	491.000
b) Südnorddeutsche Verbindungsbahn, in Silber	—	800.000	—	800.000
c) Oesterreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft: Ergänzungsnetz, in Noten	—	265.000	—	265.000
B. Garantirte Eisenbahnen im Staatsbetriebe:				
d) Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn: Garantie-Vorschuss, in Silber	—	2,128.400	—	2,128.400
e) Mährische Grenzbahn: Garantie-Vorschuss, in Silber	—	285.400	—	285.400
Summe	3,695.800	4.719.800	—	8,414.800
Titel 4. Münzverluste für 535.000 fl. in Gold (19 pCt. Agio)	—	101.650	—	101.650
Summe (Capitel 34, Titel 1 bis 4)	3,695.000	4,821.450	—	8,516.450

Staatsvoranschlag für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder für das Jahr 1893.

Zweiter Theil. — Bedeckung.

Staatseinnahmen	Einnahmen ordentliche	Einnahmen ausserordentliche	Summe
	Gulden in österr. Währung		
Capitel 33. XI. Handelsministerium.			
Titel 1. Centralleitung	5.000	—	5.000
Titel 2. Herstellung der Statistik des auswärtigen Handels	193.000	—	193.000
Titel 3. Einkünfte aus der Verwaltung der Weltausstellungs-Gebäude	11.840	—	11.840
Titel 4. Gewerbe-Inspection	15.900	—	15.900
Titel 6. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen	—	40.000	40.000
Titel 8. § 1. Hafen- und See-Sanitätsdienst	507.470		507.470
§ 2. Beiträge zu ausserordentlichen Neubauten	—	2.550	2.550
Summe (Titel 8, §§ 1 und 2)	507.470	2.550	510.020
Summe (Titel 1 bis 8)	1,066.170	42.550	1,108.720
Titel 11. Staatseisenbahnbau:			
§ 1. Beiträge der Interessenten zum Bau der böhmisch-mährischen Transversalbahn	—	4.950	4.950
§ 2. Beiträge der Interessenten zum Bau der Eisenbahn Schrambach-Kernhof	—	2.000	2.000
Summe (Titel 11, §§ 1 und 2)	—	6.950	6.950
Titel 12. Zinsen und Rückzahlung von an Localbahnen erfolgten Bauvorschüssen:			
§ 1. Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals:			
a) Zinsentheilbetrag für das Jahr 1892	—	17.830	17.830
b) Capitalsrückerstattung (fünfte Rate)	—	10.000	10.000
Summe (§ 1)	—	27.830	27.830
§ 2. Localbahn Bozen-Meran:			
a) Zinsen für das Jahr 1892 bis einschliesslich 2. Jänner 1893	—	46.940	46.940
b) Capitalsrückerstattung (Rest)	—	922.230	922.230
Summe (§ 2)	—	969.170	969.170
Summe (Titel 12, §§ 1 und 2)	—	997.000	997.000
Titel 13. Betrieb verpachteter Staatseisenbahnen:			
Bodenbacher Bahnstrecke:			
Pachtzins für die Bodenbacher Bahnstrecke in Gold	107.580	—	107.580
Münzgewinn von obigem Golde (19 pCt. Agio)	—	20.440	20.440
Summe (Titel 13)	107.580	20.440	128.020
Titel 14. Staatseisenbahnbetrieb und Bodensee-Dampfschiffahrt:			
Im Eigenthum des Staates stehende und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen:			
§ 1. Westliche Staatsbahnen (exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt), Triest-Herpelje-Istrianer Staatsbahn, Dalmatiner Staatsbahn, Staatsbahnen in Galizien, Mähren, Schlesien, ungarische Westbahn (steirische Linie) und erste ungarisch-galizische Eisenbahn (galizische Linie):			
a) Transporteinnahmen	71,352.000	—	71,352.000
b) Vergütung aus dem Localbahnbetriebe	1,496.000	—	1,496.000
c) Einnahmen aus dem Salzgeschäfte	1,349.000	—	1,349.000
d) Einnahmen aus der Verpachtung des Hotels Zell am See	12.000	—	12.000
e) Einnahmen aus dem Lagerhause in Graz	11.000	—	11.000
f) Erträgniss der sechs Sechstel-Antheile an der Wiener Verbindungsbahn	258.000	—	258.000
g) Sonstige verschiedene Einnahmen	629.000	—	629.000
Münzgewinn von 13,360.000 fl. in Gold (19 pCt. Agio)	—	2,538.400	2,538.400
Amortisationsquote für Industriegeleise	—	3.200	3.200
Beitrag der alpinen Montan-Gesellschaft für die Verzinsung der Geleiseanlagen in Eisenerz	—	20	20
Antheil am Erträgnisse der Brückenmauth in Lend	—	300	300

Staatseinnahmen	Einnahmen ordentliche	Einnahmen ausserordentliche Gulden in österr. Währung	Summe
Uebernahme einer Quote des Investitionsfonds der galizischen Carl Ludwig-Bahn	—	1,520.470	1,520 470
Uebernahme des Investitionsfonds-Restes der Erzherzog Albrecht-Bahn	—	401.000	401.000
Uebernahme des Investitionsfonds-Restes der Duxer Bahnen	—	2,406.190	2,406.190
Summe (Titel 14, § 1)	75,107.000	6,869.580	81,976.580
Für Rechnung der Gesellschaft betriebene Privatbahnen:			
§ 2. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn:			
A. Linie Lemberg-Czernowitz:			
a) Transporteinnahmen	2,552.000	—	2,552.000
b) Vergütung aus dem Localbahnbetriebe	253.500	—	253.500
c) Sonstige verschiedene Einnahmen	33.000	—	33 000
Summe A.	2,838.500	—	2,838.500
B. Linie Czernowitz-Suczawa:			
a) Transporteinnahmen	737.000	—	737.000
b) Vergütung aus dem Localbahnbetriebe	319.500	—	319.500
c) Sonstige verschiedene Einnahmen	7.600	—	7.600
d) Betriebsabgang	40.800	—	40.800
Summe B.	1,104.900	—	1,104.900
Summe (Titel 14, § 2)	3,943.400	—	3,943.400
§ 3. Mährische Grenzbahn:			
A. garantirte Linie (Sternberg-Grulich):			
a) Transporteinnahmen	478.000	—	478.000
b) Sonstige verschiedene Einnahmen	17.600	—	17.600
Summe A.	495.600	—	495.600
B. Ungarantirte Linie (Hohenstadt-Zöptau):			
a) Transporteinnahmen	126.000	—	126.000
b) Sonstige verschiedene Einnahmen	2.800	—	2.800
Summe B.	128.800	—	128.800
Summe (Titel 14, § 3)	624.400	—	624.400
Summe (Titel 14, §§ 2 und 3)	4,567.800	—	4,567.800
Summe (Titel 14, §§ 1 bis 3)	79,674.800	6,869.580	86,544.380
§ 4. Bodensee-Dampfschiffahrt:			
a) Transporteinnahmen	157.800	—	157.800
b) Verschiedene Einnahmen	5.000	—	5.000
Münzgewinn von 156.000 fl. in Gold (19 pCt. Agio)	—	29.640	29.640
Summe (Titel 14, § 4)	162.800	29.640	192.440
Summe (Titel 14, §§ 1 bis 4)	79,837.600	6,899.220	86,736.820
Titel 15. Antheil des Staates an dem Reingewinne der Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	100.000	100.000
Titel 16. Antheil des Staates an dem aus der Convertirung der $4^1/_2$percentigen Prioritäten der galizischen Carl Ludwig-Bahn erzielten Convertirungsgewinne	—	438.050	438.050
Gesammtsumme (Cap. 33, Titel 1 bis 16)	117,658.520	8,504.210	126,162.730
Capitel 39. XVI. Subventionen und Dotationen.			
Verkehrsanstalten.			
Titel 1. Rückzahlung der bis Ende 1892 zu Lasten der Betriebsrechnung der südnorddeutschen Verbindungsbahn bestrittenen Investitions-Auslagen	—	3,400.000	3,400.000
Titel 2. Antheil des Staates an dem aus der Convertirung der fünfpercentigen Prioritäts-Obligationen der südnorddeutschen Verbindungsbahn erzielten Conversions-Gewinne	—	172.000	172.000
Titel 3. 6 pCt. Zinsen von Ueberzahlungen an Garantievorschüssen	—	3.300	3.300
Summe (Capitel 39, Titel 1 bis 3)	—	3,575.300	3,575.300
Capitel 43. XX. Entschädigung für die dem Staate in Folge Convertirung der Prioritäts-Obligationen der südnorddeutschen Verbindungsbahn entgehenden Einnahmen an Einkommensteuer und Couponstempelgebühren	—	206.000	206.000

Kundmachung des Handelsministeriums vom 1. April 1893, Z. 16.986, betreffend Aenderungen in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Russland.

Von dem kaiserlichen Ministerium der Verkehrsanstalten in St. Petersburg, Abtheilung Eisenbahndepartement, sind mit Schreiben vom 3./15. März 1893 bei dem Centralamte für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern die folgenden Aenderungen in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1891 unterstellten Eisenbahnen verlangt worden:

1. Die Aufnahme in die Liste
   der schmalspurigen Eisenbahn von Nowgorod.

2. a) Die Umwandlung der Bezeichnung der Moskau-Jaroslawl Eisenbahn in:
   Moskau-Jaroslawl-Kostroma Eisenbahn;

   b) die Ersetzung der Bezeichnung Moskau-Riasan Eisenbahn durch:
   Moskau-Kasan Eisenbahn;

   c) die Streichung der gegenwärtig von einer Gesellschaft betriebenen Eisenbahnen Riasan-Kosloff, Tambow-Kosloff und Tambow-Saratow und Ersetzung derselben durch die Einschreibung der
   Riasan-Ouralsk Eisenbahn.

3. Streichung der Riaschsk-Wiasma, Riaschsk-Morschansk und der Morschansk-Sysraner Eisenbahn, welche seither vereinigt worden sind, und Aufnahme der neuen Unternehmung:
   Sysran-Wiasma Eisenbahn.

4. Streichung der nunmehr von einer einzigen Gesellschaft betriebenen Warschau-Bromberger und der Warschau-Wiener Eisenbahn und Aufnahme an deren Stelle der neuen Betriebseinheit:
   Warschau-Wien Eisenbahn.

5. Die Bezeichnung der Samara-Ufa Eisenbahn soll geändert werden in:
   Samara-Zlatoousk Eisenbahn.

Endlich ist von demselben Ministerium am 14. October 1890 der schweizerische Bundesrath darauf aufmerksam gemacht worden, dass in der Liste noch aufzunehmen sei:
Die Pskow-Riga Eisenbahn.

Das Central-Amt hat gemäss Art. 58 des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Staaten hiervon mit Benachrichtigungsschreiben vom 25. März d. J. Kenntniss gegeben.

Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnen in den internationalen Transportdienst erfolgt gemäss Absatz 2 des internationalen Uebereinkommens nach einem Monate vom Datum des bezogenen Benachrichtigungsschreibens.

Wien, am 1. April 1893.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 21. März 1893, Z. 5976, an die Verwaltungen sämmtlicher österr. Privateisenbahnen, betreffend die periodische Untersuchung der beweglichen Lager grösserer Brücken.

Es wurde mehrfach die Beobachtung gemacht, dass das Spiel der Stelzen (Pendel) und Rollen (Walzen) bei den mit beweglichen Lagern ausgerüsteten grösseren Brücken in Folge verschiedener Ursachen (nicht ganz richtige Adjustirung der Lager, nicht genügende Reinhaltung derselben u. s. w.) kein ganz correctes ist.

So wurde namentlich bei den sogenannten Stelzenlagern häufig eine schiefe Lage der Stelzen angetroffen, welche mit den Temperaturverhältnissen nicht im Einklange gestanden, ja mitunter geradezu entgegengesetzt jener war, welche mit Rücksicht auf die herrschende Temperatur erwartet werden musste, so dass der Schluss gerechtfertigt erscheint, es wohne derlei Lagern — wenn sie nicht mit besonderen, ihr Spiel sichernden Vorrichtungen (Mitnehmern) ausgestattet sind — die Tendenz einer nur einseitigen Bewegung inne, welche im Laufe der Zeit zu einem vollständigen Umkippen der Stelzen führen kann.

Ebenso wurde bei den Rollenlagern mitunter beobachtet, dass eine der Endwalzen von der Lagerplatte abgerollt war, sonach auch bei diesen auf eine nur einseitige Bewegung geschlossen werden musste.

Die geehrte Verwaltung wird desshalb eingeladen, diesem Gegenstande ihre vollste Aufmerksamkeit zuzuwenden, und zu veranlassen, dass derartige Lager periodisch, und zwar am Besten nach rasch eintretendem Temperaturwechsel eingehend untersucht, und erforderlichen Falles unter Rücksichtnahme auf die herrschende Temperatur regulirt werden; bei diesem Anlasse wäre jeweils auch eine gründliche Reinigung der Auflager durchzuführen.

Dort, wo zu nahestehende Schotterabschlussmauern oder sonstige Hindernisse hemmend auf die Dilatation der Eisenconstructionen einwirken, werden diese Hindernisse in zweckdienlicher Weise zu entfernen sein.

Wien, am 21. März 1893.

Lilienau m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Eger: Schleppgeleise von der Station Strakonic zu den durch Franz Frey zu erbauenden Magazinen: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Strakonic hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Herstellung einer Schleppbahn abzweigend von der Station Strakonic der k. k. Staatsbahnlinie Prag—Eger zu den durch Franz Frey auf Parz. Nr. 1133 in Strakonic zu erbauenden Magazinen für den 5. April anberaumt. [G.-I.-Z. 5788.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Schönbrunn—Troppau: Schleppbahn vom Bahnhofe in Troppau zum Etablissement des städtischen Gaswerkes.) Auf Grund des Ergebnisses der am 24. Februar durchgeführten politischen Begehung wurde für die Herstellung einer vom Bahnhofe in Troppau abzweigenden, zu dem nächst demselben gelegenen Etablissement des städtischen Gaswerkes in Troppau führenden normalspurigen Schleppbahn der Bauconsens ertheilt. [11. März, Z. 13.447.]

— (Linie Prerau—Olmütz: Magazinsbau in Olmütz.) In der Station Olmütz wird für Zwecke der Firma J. Ottahal & Sohn in Olmütz ein Eisenwaaren-Magazin errichtet und aus diesem Anlasse eine Laderequisitenhütte überstellt. [11. März, Z. 4912.]

Südbahn - Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Industriegeleise vom Südbahnhofe in Graz zu den Lagerhäusern der Firma Carl Greinitz's Neffen in Graz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung bezüglich des Projectes eines normalspurigen Industriegeleises, abzweigend von dem Südbahnhofe in Graz zu den Lagerhäusern der Firma Carl Greinitz's Neffen in Graz für den 6. April anberaumt. [G.-I.-Z. 6774.]

Localbahn Wels-Aschach. (Linie Wels—Unterrohr: Aufnahmsgebäude in der Station Kremsmünster-Stift.) Für das in der Station Kremsmünster-Stift auszuführende Aufnahmsgebäude wurde der Bauconsens ertheilt. [11. März, Z. 13.036.]

Salzkammergut - Localbahn. (Linie Mondsee—Salzburg: Bauliche Veränderungen in Irlach.) In der Station Irlach wird der bestehende Warteraum durch Ausmauerung der Riegelwände umgestaltet und eine Verladerampe errichtet. [7. März, Z. 6266.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Auflassung der Telephonlinie zwischen den Stationen Schönbrunn und M.-Ostrau.) Die seit 13 Jahren zwischen den Stationen Schönbrunn und M.-Ostrau bestehende Telephonlinie mit den Sprechstellen Schönbrunn (Verkehrskanzlei), Wächterposten Nr. 185 und M.-Ostrau-Hauptbahnhof (Verkehrskanzlei) entspricht seit der Errichtung des Vorbahnhofes in M.-Ostrau, welcher gegen Schönbrunn nahezu 2 km vorgeschoben ist, ihrem Zwecke nicht mehr, und ist insoferne entbehrlich, als die beiden Stationen dieser Strecke über alle Vorfälle, welche bisher der Wächter Nr. 185 auf telephonischem Wege zu melden hatte, nunmehr die nöthige Auskunft durch die von dem genannten Wächterposten kaum 1 km entfernte Telegraphenstation „Ostrau Nordbahnhof-Verkehrsfiliale" erhalten können. Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat daher beschlossen, die oben genannten drei Telephon-Sprechstellen aufzulassen und die hiedurch disponibel werdende Leitung für die Morsé-Correspondenz zwischen den Stationen Schönbrunn, Ostrau-Vorbahnhof-Verkehrsfiliale, Ostrau-Vorbahnhof-Verkehrskanzlei und Ostrau-Hauptbahnhof einzurichten. Damit jedoch der am Posten Nr. 185 die Zugsdeckung besorgende Wächter beurtheilen kann, ob ein von M.-Ostrau expedirter und bei ihm passirter Zug in die Station Schönbrunn eingelassen oder vor derselben mit dem Distanzsignale angehalten wurde, wird gleichzeitig die Controlleitung für dieses Distanzsignal bis zum Wächterhause Nr. 185, an welchem ein Controlklingelwerk angebracht werden wird, verlängert. Die k. k. General-Inspection hat den diesbezüglichen Bericht der Bahnverwaltung zur Kenntniss genommen. [18. März, G.-I.-Z. 5209.]

Ausland.

Preussen. (Aenderung von Stationsnamen.) Die an der Berliner Nordbahn belegene Station Reinickendorf führt fortan die Bezeichnung „Reinickendorf-Rosenthal" und die neue Station in der Nähe des Dorfes Reinickendorf an der im Bau befindlichen Eisenbahn von Schönholz nach Cremmen die Bezeichnung „Reinickendorf (Dorf)".

— (Abgrenzung von Betriebsamtsbezirken.) Am 1. April gehen über:

1. aus dem Bezirk des Betriebsamts zu Danzig bezw. Thorn in den Bezirk des Betriebsamts zu Allenstein (K. E. - D. Bromberg): die Strecken Güldenboden—Göttkendorf und Osterode—Deuthen;
2. aus dem Bezirk des Betriebsamts (Deutz - Emmerich) zu Düsseldorf in den Bezirk des Betriebsamts zu Essen (K. E.-D. Köln rechtsrh.): die Strecken Duisburg—Oberhausen (Rh.) und Oberhausen-Ruhrorter Umgangsbahn.

Ausserdem werden nach ihrer Betriebseröffnung die nachfolgend benannten Bahnstrecken zugetheilt:

1. Schönholz—Cremmen dem Betriebsamt Stralsund der kgl. Eisenbahndirection Berlin;
2. Ottmachau—Landesgrenze (Barzdorf) dem Betriebsamt Neisse der kgl. Eisenbahndirection zu Breslau;
3. Marienburg—Osterode, Elbing—Miswalde und Miswalde—Maldeuten dem Betriebsamt Danzig der kgl. Eisenbahndirection zu Bromberg;
4. Arolsen—Corbach dem Betriebsamt (Cassel - Schwerte) zu Cassel und Ohligs - Hilden dem Betriebsamt (Düsseldorf-Elberfeld) zu Düsseldorf der kgl. Eisenbahndirection zu Elberfeld;
5. Kerbsleben—Tennstädt dem Betriebsamt (Cassel-Erfurt) zu Cassel der kgl. Eisenbahndirection zu Erfurt;
6. Langenschwalbach—Zollhaus dem Betriebsamt Wiesbaden der kgl. Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M.

— (Errichtung einer Abfertigungsstelle in Friedenshütte.) Nach einer Mittheilung der kgl. Eisenbahndirection Breslau wird mit dem 1. April auf der zur Station Morgenroth gehörigen Ladestelle Friedenshütte für die daselbst zur Aufgabe gelangenden sowie ankommenden Sendungen eine besondere Abfertigungsstelle errichtet. Dieselbe wird die Bezeichnung und den Einlieferungsstempel Morgenroth (Friedenshütte) führen und werden ihr die Kartirung der bezeichneten Sendungen, die Anfertigung der Versandt- und Empfangsrechnungen und die Führung des Frankatur- und Nachnahmebuches übertragen. Die weitere Verrechnung der Frachten, der Geldverkehr und Schriftwechsel wird von der Güter - Abfertigungsstelle Morgenroth, welcher die neue Abfertigungsstelle in Friedenshütte unterstellt wird, besorgt. Die Frachtkarten werden besonders nummerirt und mit dem Vermerk „ab Friedenshütte" versehen. In der Frachtberechnung selbst tritt eine Aenderung in Folge der getroffenen Einrichtung nicht ein.

Frankreich. (Die Consumeinrichtungen bei den Eisenbahnen.) Der Verband der Wein- und Spirituosen-Grosshändler-Berufsgenossenschaften hatte in einem Beschlusse vom 10. Mai 1890 u. A. den Wettbewerb, den die Consumeinrichtungen der Eisenbahnen den Kaufleuten machen, sowie die zu Gunsten dieser Einrichtungen gewährten Frachtnachlässe als unberechtigt bezeichnet und den Minister der öffentlichen Arbeiten um Abhilfe ersucht. Nach einer Anfrage des Ministers bei den grossen Eisenbahnverwaltungen sind die bezüglichen Einrichtungen — wie wir der „Z. d. V. D. E.-V." entnehmen — folgende:

Die Nordbahn hat ausschliesslich zu Gunsten ihrer Bediensteten Consumeinrichtungen in La Chapelle, Creil, Amiens, Tergnier, Fives, Hellemmes, Aulnoye, Somain, Lens und Calais, von denen die in La Chapelle bereits am 16. März 1847 eröffnet wurde, geschaffen und befördert die bezüglichen Waaren von der Aufgabestation der Lieferer nach diesen Niederlagen oder von dort nach den Stationsorten der Theilnehmer unentgeltlich als Dienstgut. Ausgenommen sind nur Kohlen, die vom Bergwerk nach der Niederlage, von dort nach den einzelnen Stationsorten oder direct vom Bergwerk nach den einzelnen Stationsorten den halben Tarif zu zahlen haben. Ausserdem haben die Nordbahnbeamten 1874 in Tergnier und Somain ausserhalb des Bahngebietes zwei Genossenschaften für den Fleisch- und Brotverkauf gegründet, die keine Frachtnachlässe erhalten.

Bei der Ostbahn bestehen keine bahnseitigen Consumeinrichtungen, doch haben die Bediensteten selbst in Paris, Troyes, Chaumont, Flamboin, Romilly, Nancy, Is sur Tille, Longwy, Mohon, Châlons, Epernay, Neufchâteau, Vesoul und Verdun

14 Consumgesellschaften gebildet, von denen einige rückzahlbare Vorschüsse zur ersten Einrichtung von der Gesellschaft erhalten haben; auch gewährt sie ihnen nach Verhältniss der auf ihrem Netze ausgeführten Waarensendungen veränderliche Beihilfen.

Bei der Westbahn werden die Verzehrungsgegenstände sowohl für alle Bediensteten, als für die Consumeinrichtung in Paris im besonderen zum Tarif von 2 Cts. für das Tonnenkilometer befördert. Die Waarensendungen von der genannten Consumeinrichtung nach den Stationsorten der Beamten werden unentgeltlich befördert, weil sich letztere ihren Stationsort nicht selbst wählen können.

Die Orléansbahn hat eine Consumeinrichtung geschaffen, die den Bediensteten die Verzehrungsgegenstände zum Selbstkostenpreise liefert. Die für Rechnung dieser Einrichtung ausgeführten Sendungen werden als Dienstgut zum Einheitssatze von 5 Cts. für das Tonnenkilometer befördert; ist indessen ein für solche Waaren geltender Ausnahmetarif billiger, so kommt dieser zur Anwendung. Die gleiche Vergünstigung geniessen die ausschliesslich aus Eisenbahnbediensteten gebildeten Backwerkgenossenschaften in Tours, Perigneux, Capdenac, Saint Sulpice-Laurière, Bordeaux, Poitiers, Ussel und Nantes.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat selbst keine derartige Einrichtung getroffen, aber ihre Bediensteten zur Bildung von Consumgenossenschaften ermuthigt und ihnen für die ausserhalb ihres Wohnortes beschafften Verbrauchsgegenstände einen Frachtnachlass von etwa $^1/_8$ des sonstigen Tarifs bewilligt. Gegenwärtig bestehen 41 solcher Genossenschaften, davon 36 nur aus Beamten, die allein jene Vergünstigung geniessen.

Die Südbahn bewilligt zu Gunsten von Genossenschaften oder privaten Consumeinrichtungen keinen Frachtnachlass; sie hat aber selbst in Bordeaux eine solche Einrichtung geschaffen. Die von den Lieferern dorthin aufgegebenen Sendungen bezahlen die gewöhnlichen Tarife, dagegen werden die von der Einrichtung an die Beamten aufgegebenen Waaren unentgeltlich befördert, damit alle Beamten ohne Rücksicht auf die Entfernung ihres Stationsortes die gleiche Behandlung erfahren.

Bei der Staatsbahn ist durch Ministerialerlass vom 6. April 1888 in La Rochelle eine Consumeinrichtung geschaffen; die von den Lieferern dorthin oder von dort an die Beamten gesandten Gegenstände bezahlen nach dem genannten Erlass 2 Cts. für das Tonnenkilometer. Der gleiche Tarif wird auf die Brot- und Fleischsendungen für Rechnung der von den Beamten gebildeten Backwerk- und Fleisch-Versorgungsgenossenschaften angewendet.

Die Aufsichtsabtheilung des technischen Betriebs-Eisenbahnrathes, dem die Frage vom Minister am 3. August 1892 zur Begutachtung überwiesen wurde, hat sie von 3 Gesichtspunkten aus geprüft. Vorweg bemerkt sie, dass die Eisenbahnbediensteten wie alle übrigen Staatsbürger berechtigt sind, sich zur Genossenschaft behufs Vermeidung der Zwischenhändler zu vereinigen. Bezüglich der diesen Genossenschaften oder den bahnseitigen Einrichtungen gewährten Frachtnachlässe ist die Abtheilung der Ansicht, dass diese Beihilfen als geringe Erhaltserhöhungen anzusehen sind, die den Beamten vor Verschuldung schützen und dadurch segensreich wirken. Die Schaffung dieser Einrichtungen durch die Gesellschaften kann ferner desshalb nicht als Handelsunternehmung im Sinne der Verordnung von 1846 angesehen werden, weil die Gesellschaften keinen Gewinn erzielen, sondern zum Theil noch Opfer bringen. Eine Gleichmässigkeit der Einrichtung bei den verschiedenen Netzen, die von verschiedenen Seiten vorgeschlagen wurde, erscheint endlich der Abtheilung eher schädlich als nützlich. Der Betriebs-Eisenbahnrath hat sich diesen Erwägungen seiner Aufsichtsabtheilung angeschlossen und das Gutachten abgegeben, dass die Beschwerde des Weinhändlerverbandes nicht gerechtfertigt sei.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Galatea" aus Passeroan.) Dieser Dampfer von 790 Tonnen Gehalt ist am 31. Jänner nach 57tägiger Fahrt mit einem Passagier und 741 Gewichtstonnen Ladung von Passeroan über Colombo—Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte hauptsächlich aus Bombay 665.900 kg Baumwolle, 25.578 kg Caffee, 12.687 kg Mirabolan und aus Aden 22.792 kg Gummi, 12.078 kg Perlmutter. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 471.165 fl.

— (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer mit 2334 Tonnen Gehalt ist am 3. Februar mit 30 Passagieren und 1108 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 56 Colli Esswaaren, 51 Colli Mehl, 170 Colli Zündhölzchen; nach Soerabaja 65 Colli Mehl, 40 Colli Bier; nach Suez 29 Colli Esswaaren, 30 Colli Zucker; nach Gedda 700 Colli Zucker; nach Aden 366 Colli Papier, 40 Colli Garne; nach Zanzibar 200 Colli Mehl, 69 Colli Glasperlen; nach Massaua 50 Colli Bier; nach Chinde 85 Colli Glasperlen; nach Bombay 918 Colli Papier, 312 Colli Farben, 65 Colli Kurzwaaren, 76 Colli Baumwollwaaren, 87 Colli Manufacte, 89 Colli Holzwaaren, 143 Colli Metallwaaren, 50 Colli Quecksilber, 441 Colli Glasperlen, 392 Colli Seife, 279 Colli Glaswaaren, 3900 Colli Zucker; nach Colombo 20 Colli Farben; nach Rangoon 49 Colli Metallwaaren; nach Madras 21 Colli Glasperlen; nach Calcutta 28 Colli Papier, 12 Colli Garne, 24 Colli Metallwaaren, 109 Colli Glasperlen; nach Singapore 37 Colli Papier, 75 Colli Glasperlen; nach Soerabaja 100 Colli Mehl; nach Saigon 41 Colli Papier; nach Manila 10 Colli Papier; nach Shanghai 17 Colli Papier, 20 Colli Seife. Der Gesammtwerth der eingeführten Waaren betrug 477.134 fl.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Unzulässigkeit einer Declaration des Interesses an der Lieferung bei Anwendung von Specialtarifen.) Die Anfrage eines Staates, ob die Declaration des Interesses an der Lieferung auch zulässig sei, wenn die Beförderung des Gutes nach einem Specialtarife im Sinne des Art. 35 des internationalen Uebereinkommens verlangt sei, wurde vom Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern dahin beantwortet, dass, obwohl das Uebereinkommen keine Bestimmungen enthalte, durch welche die Declaration ausdrücklich zugelassen oder verboten wird, doch die zweite Berner Conferenz (Protokoll von 1881, Seite 121) einen diesfallsigen ablehnenden Beschluss gefasst hat.

[„Zeitschrift für den internat. Eisenbahntransport", 1893, Nr. 3.]

— (Frachtzuschlag für die Declaration des Interesses an der Lieferung.) Eine Verwaltung hat die Anfrage an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern gerichtet, ob Art. 38, Abs. 2 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr in dem Sinne aufzufassen sei, dass in jedem Falle der Absender den Frachtzuschlag für die Declaration des Interesses an der Lieferung zu bezahlen habe. Die Antwort des Centralamtes ging dahin, dass in dieser Richtung der Art. 38 im Zusammenhang mit den übrigen Bestimmungen des Uebereinkommens in Betracht zu ziehen sei. Nun gehe die in Art. 12 ausgesprochene allgemeine Regel dahin, dass die Frachtgelder, wenn sie nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt würden, als auf den Empfänger angewiesen gelten, wobei keine Ausnahme hinsichtlich des Frachtzuschlages für die Interesse-Declaration gemacht sei. Ebenso sei in den Art. 16, Abs. 1, und Art. 17 dem Empfänger die Bezahlung der im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge überbunden, ohne dass bezüglich deren Herkunft eine Ausscheidung getroffen wäre. Es sei daher anzunehmen, dass unter den Frachten und Vergütungen, welche, wenn sie nicht vom Versender berichtigt wurden, vom Empfänger bezahlt werden müssen, auch die Frachtzuschläge in Folge der Interesse-Declaration verstanden seien, zumal der Empfänger speciell an der rechtzeitigen Ablieferung öfter ein grösseres Interesse als der Absender haben möge. In den Fällen dagegen, wo das Gut franco aufgegeben werde, müsse selbstverständlich der Versender auch den Frachtzuschlag bezahlen (zu vergleichen auch das Vereins-Betriebsreglement § 50). Was die rechtliche Stellung der Eisenbahnen betreffe, so bestehe zweifellos auch für den Frachtzuschlag das den Eisenbahnen in den Art. 21 und 22 des Uebereinkommens zugesicherte Pfandrecht.

[„Zeitschrift für den internat. Eisenbahntransport", 1893, Nr. 3.]

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 21. März bei der Firma:

„Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft" Victor Tesch als Verwaltungsrathsmitglied und Franz Xaver Linkh als Procurist, Beide über Ableben gelöscht, dagegen Léon Orban, Vicegouverneur der Société générale pour favoriser l'Industrie nationale und Präsident der Société Belge de chemins de fer in Brüssel, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Elbe-Umschlagsverkehr Hafen Rosawitz bei Bodenbach.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1893 gelangt ein neuer Tarif für den vorbezeichneten Verkehr zur Einführung, durch welchen der gleichnamige vom 1. August 1891 giltige Tarif ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze, und erscheint in demselben der Ausnahmetarif 2 für Holz nicht mehr aufgenommen.

Wien, am 30. März 1893. [304]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Traunsee-Dampfschiffahrts-Unternehmung. Hallstättersee-Dampfschiffahrts-Unternehmung.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr über den Traunsee und Hallstättersee.

Am 1. Juni 1893 gelangt ein neuer Tarif für den vorgenannten Verkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Dampfschiffstation Gmunden Stadt via Traunsee, sowie der Dampfschiffstation Hallstatt Markt via Hallstättersee, ferner zwischen den beiden Dampfschiffstationen zur Einführung.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 15. Juni 1892 aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind in den betheiligten Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnun zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 29. März 1893. [305]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Berichtigung.

In dem ab 1. April 1893 giltigen Nachtrag V zu Theil II, Heft 2, des Tarifes für den vorbezeichneten Verkehr ist auf Seite 5 im Ausnahmetarif Nr. 6 (Wein) in der Relation Jasi — Karlsruhe Hptbhf. und Mühlburger Thor der Frachtsatz der Abtheilung b) von Mark 8·03 auf Mark 7·70 pro 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 1. April 1893. [306]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Nachtrag I zum Tarife für den directen Personenverkehr.

Zu dem Tarife vom 1. März 1892 für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der oben genannten Bahnen tritt am 1. Mai 1893 ein Nachtrag I in Kraft, welcher Aenderung der Zusatzbestimmungen, Fahrpreise von und nach Aujezd-Luhatschowitz, Nemotitz und Prag, dann zwischen Wien (K. F. N. B.) und Adamsthal bis Bodenbach und von Chotzen bis Braunau, ferner Fahrpreise für directe Fahrkarten für ausser Dienst reisende Militärs etc. enthält.

Exemplare sind bei den genannten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 31. März 1893. [307]

Priv. Oesterr-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenverkehr zwischen Gänserndorf und Carlsbad und Franzensbad.

Ab 15. April 1893 werden einfache Fahrkarten von Gänserndorf nach Carlsbad und Rückfahrkarten von Gänserndorf nach Carlsbad und Franzensbad zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe gelangen:

	Schnellzug			Personenzug		
	I	II	III	I	II	III
	Gulden			Gulden		
a) Einfache Fahrt:						
Gänserndorf—Carlsbad	25·65	17·15	8·60	17·15	11·45	5·70
b) Rückfahrten:						
Carlsbad	46·10	31·—	15·60	—	—	—
Franzensbad	46·10	31·—	15·60	—	—	—

Gepäck für je 10 kg im Verkehre mit Carlsbad und Franzensbad 102 kr. ö. W.

Wien, am 31. März 1893. [308]

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr.

Aenderung von Frachtsätzen.

Am 15. Mai 1893 treten erhöhte Frachtsätze der Classe B des Special-Tarifes I und der Ausnahmetarife 22 (Holzpapierstoff), 24 b γ (Jutegarn) für den Verkehr zwischen Stockerau, Iglau (k.k.Oe.St.), Wien (K.F.N.B.), Floridsdorf-Donaufeld und Mährisch-Ostrau einerseits und Chemnitz, Döbeln, Freiberg, Grossenhain, Halsbrücke, Leipzig, Meissen, Riesa, Zittau und Zwickau andererseits in Kraft, die bei diesen Stationen oder bei den betreffenden Verwaltungen zu erfahren sind.

Wien, am 1. April 1893. [309]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Thüringischer Verband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 16. April 1893 tritt der Nachtrag IX zum Heft Nr. 1 des Tarifes für den Sächsisch-Thüringischen Verband vom 1. Jänner 1891 in Kraft.

Exemplare desselben sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt zum Preise von 20 Pfennigen erhältlich und liegen bei der unterzeichneten Direction, sowie in der Station Reichenberg zur Einsicht bereit.

Wien, am 31. März 1893. [310]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. Mai 1893 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Ausnahmetarif für Kalk (auch Dungkalk und Kalkabfälle) und Kalkstein in Kraft, welcher eine Ergänzung der Tarifbestimmungen, neue, bezw. geänderte Frachtsätze, Eliminirung von Frachtsätzen und Druckfehler-Berichtigungen enthält und bei der gefertigten General-Direction kostenfrei abgegeben werden wird.

Prag, am 4. April 1893. [311]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (II. Nachtrag zum Touagetarif.) Mit Schiffahrtsbeginn 1893 ist der II. Nachtrag zum Touagetarif für die Strecke Theben—Wien—Linz—Passau vom Jahre 1882 in Kraft getreten. Derselbe enthält einen neuen Kilometerzeiger, welcher an Stelle des bisherigen tritt und in den nachfolgende niederösterreichische, bezw. oberösterreichische Stationen neu aufgenommen sind: Eckartsau, Wien Donauquaibahnhof, Wien Nordbahnlände, Wien Franz-Josefsbrücke, Sonnlacken, Langenlebarn, Neuaignerwasser, Klein-Schönbichl, Bergau, Hollenburg, Schönbichl, Luberegg, Erlafschwemme, Säufenstein, Isperdorf, Isperschwemme, Hirschenau, Sarmingstein, St. Nikola, Seiler oberhalb Grein, Dornach, Au (zwischen Wallsee und Mauthausen), Pyrawang.

Verkehr des Directionsbezirks Breslau einerseits und der Directionsbezirke Altona, Elberfeld, Frankfurt a/M. etc. andererseits. (Nachtrag IV zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.) Am 1. April trat zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und den Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Altona etc., Elberfeld etc., Frankfurt a/M. Hannover etc. Köln (linksrh.) Köln (rechtsrh.) Magdeburg und der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. August 1889 ein Nachtrag IV. in Kraft. Derselbe enthält u. A. eine anderweite Fassung des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen des Tarifs, neue, sowie die Bestimmung wegen Aufhebung der directen Frachtsätze im Verkehr mit Station Bahrenfeld des Directionsbezirks Altona.

Abzüge des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Deutsch - Niederländischer Verbands - Güterverkehr. (Einbeziehung neuer niederländ. Stationen.) Mit dem 1. April wurden die Stationen Hoogeveen und Raalte der Niederländ. Staatsbahnen mit directen Frachtsätzen in den Deutsch-Niederländ. Verbands-Güterverkehr aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf u. s. w. ab Elbing und Königsberg in Pr. (Ausserkraftsetzung desselben.) Nach früherer Mittheilung gilt der Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf u. s. w. von Elbing und Königsberg i. Pr. nach Deutschen und Niederländischen Stationen vom 1. April 1889 noch nach dem 1. März d. J. und zwar bis zur Einführung eines neuen directen Tarifs für Flachs und Hanf u. s. w. von Russland nach Deutschland und den Niederlanden. Für letzteren Verkehr wird nun mit Giltigkeit vom 1./13. April alten/neuen Stils d. J. ein neuer Tarif eingeführt werden und tritt daher mit diesem Tage auch der obige Reexpeditionstarif ausser Kraft. Flachs und Hanf- u. s. w. Sendungen jedoch, welche bis zum 31. März alten/12. April neuen Stils d. J. in Russland für Elbing oder Königsberg i. Pr. zur Aufgabe gelangen und abgefertigt werden, können auch noch nach dem 12. April (n. St.), u. zw. bis zum 12. Juli l. J. (n. St.) einschliesslich in Königsberg, bezw. Elbing nach dem alten Reexpeditionstarif vom 1. April 1889 reexpedirt werden, falls die alten Reexpeditionsfrachtsätze gegen die vom 13. April d. J. neu einzuführenden billiger sind, jedoch unter der Bedingung, dass

a) die betreffenden Flachs- und Hanf- u. s. w. Sendungen in der Zeit vom 12. April bis einschliesslich 12. Juli l. J. in Elbing, bezw. Königsberg i. Pr. reexpedirt werden;

b) die Identität der vor dem 13. April l. J. (n. St.) in Russland aufgegebenen, mit den nach dem 13. April bis einschliesslich 12. Juli l. J. (n. St.) in Elbing. bezw. Königsberg reexpedirten Sendungen glaubhaft nachgewiesen wird.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. (Einführung eines neuen Tarifes.) Für diesen Verkehr tritt am 1. April d. J. ein neuer Ausnahmetarif Nr. 8 in Kraft (Verkaufspreis 0·60 Mk.) Durch denselben werden die Saarkohlen - Ausnahmetarife Nr. 10 vom 10. September 1884 und Nr. 11 vom 15. November 1888 nebst Nachträgen aufgehoben.

Sächsisch-Württembergischer Verkehr. (Tarifsätze für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai 1893 werden die zwischen den württembergischen Stationen Ulm und Crailsheim und einzelnen sächsischen Stationen bestehenden Tarifsätze für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen ohne Ersatz aufgehoben. Etwa vorkommende Sendungen werden von dieser Zeit an in Hof umzukartiren sein.

Norddeutscher Donau-Umschlags-Verkehr über Passau-Donaulände transit und Regensburg - Donaulände transit. (Geänderte Frachtsätze des Eisen - Ausnahme - Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1893 treten für verschiedene Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Hannover, Köln (linksrb.) und Köln (rechtsrh.) im Verkehr mit Passau-Donaulände transit anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 c für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Bayerisch - Belgischer, bezw. Bayerisch - Belgisch-Englischer Güterverkehr. (Neuer Tarif.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1893 tritt der neue Theil II., enthaltend die besonderen Bestimmungen zum belgisch-deutschen Verbands-Gütertarif, Theil I, Abtheilung A, Reglement) und Abtheilung B (Allgemeine Tarif-Vorschriften nebst Güter - Classification, Nebengebühren-Tarif in Kraft.

Hiedurch werden die betreffenden Bestimmungen des Theils II vom 15. Mai 1891 hinsichtlich des Verkehrs mit Belgien zur Aufhebung gebracht.

Für den Verkehr mit England bleiben die seitherigen Bestimmungen des Theils II vom 15. Mai 1891 bis auf Weiteres in Giltigkeit. — Näheren Aufschluss ertheilen die betheiligten Güterabertigungsstellen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
825	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Eisenbahn Wien-Aspang	Holz der Position H/19 des Tarif Theil I, giltig vom 1. Jänner 1893	Mauthausen	Wien E. W. A.	Bei Rund- und Schnittholz: Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Bei Langholz: Aufrechthaltung der hiefür bestehenden Tarifbestimmungen. Auf- und Abladen ist auf Kosten der Partei zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen		33·5 kr.		Im Kartirungswege		
826	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Schönpriesen	Brody transit	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der im Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vorgesehenen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr	Besteht kein directer Frachtsatz	189·2 kr.		Im Kartirungswege		
827	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kartoffel zur Stärkefabrikation	Bloedorf Dźbell-Jeeeenetz Gewitsch-Jaroměritz Gross-Opatowitz Konitz Kosteletz Kunzendorf Mähr.-Trübau Ptin Türnau Olmütz-Hodolein Olmütz Neugasse } Olmütz Stadt } Hreptschein Horka Kirwein Prikas Gross-Senitz Namiescht Drahanowitz Gross-Latein } Třeptschein } Rittberg }	Konitz	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Vom 10. April 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif		kr. 10·3 7·4 5·6 6·4 8·7 13·9 9·0 7·9 11·6 5·6 20·5 20·3 19·9 19·0 18·6 18·1 17·0 16·4 15·9 15·3		Im Kartirungswege		
828	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Rohes, unreines Salzgestein	Wieliczka	Mähr.-Ostrau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Verladung des Salzgesteines in die Eisenbahnwagen durch die Partei; Einhaltung der sonstigen, bei diesen Transporten in Frage kommenden Tarifbestimmungen	Vom 10. April 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Besteht kein directer Tarif		42·8 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
829	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Schiefer	den nebengenannten österreichischen Stationen und umgekehrt	den nebengenannten deutschen Stationen und umgekehrt	Der Frachtberechnung wird als Mindestgewicht stets das Ladegewicht, oder wenn ein solches an dem Wagen nicht angegeben ist, die Tragfähigkeit der verwendeten Wagen zu Grunde gelegt. Das Auf- und Abladen ist Sache der Versender und Empfänger	Vom 10. April 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis Ende December 1893	Rheinisch-Westphälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 3 vom 1. Juli 1892				Im Kartirungswege		
830	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide	Olmütz-Hodolein	Horka	Bei Aufgabe bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	8 kr.	6 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
831	Buschtěhrader Eisenbahn		Zweiachsige, leere Kohlenwagen, auf eigenen Rädern laufend	Station Prag (Smichow) (B.E.B)	Komotau (B.E.B.)	1. Auflieferung von mindestens 300 Kohlenwagen. 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das Effectivgewicht der Wagen. 3. Erfüllung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I bis V	39·8 kr. ö. W.	21·0 kr. ö. W.	18·8 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche bis spätestens 31. Jänner 1894 vorgelegt werden müssen	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
832	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Localbahn Reichenberg—Gablonz	Baumateriale	den Stationen der Localbahn Reichenberg—Gablonz (inclusive Reichenberg)	Gablonz-Brandl und Gablonz a/N.	Aufrechthaltung der allgemeinen und speciellen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Localbahn Reichenberg—Gablonz	Verschieden		25% Nachlass von den nach Abzug der tarifmässigen Manipulationsgebühr verbleibenden Streckensätzen	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Orig.-Frachtbriefe bis spätest. Ende März 1894	Die Sendungen müssen an die Bauleitung der Localbahn Gablonz—Tannwald adressirt und für den Bau dieser Localbahn bestimmt sein

Zu Nr. 829: Frachtsätze für 100 kg in Mark

Nach und von	Eigenthumsbahn	Bestwig-Nuttlar (Eisenbahn-Directions-Bezirk Elberfeld)	Raumland-Berleburg (Eisenbahn-Directions-Bezirk Köln (linksrheinisch))	Bacharach	Carden	Cochem	Hatzenport	Mayen	Moselkern	Oberwesel
Amstetten	k.k.St.B.	1·93	1·83	1·67	1·85	1·87	1·82	1·86	1·83	1·68
Gmunden	„	1·81	1·69	1·53	1·71	1·73	1·68	1·72	1·69	1·54
Ischl	„	1·88	1·76	1·60	1·78	1·80	1·75	1·79	1·76	1·61
Laibach	k.k.St.B. / S.B.	2·54	2·42	2·26	2·44	2·46	2·41	2·45	2·42	2·27
Leoben	k.k.St.B.	2·12	2·00	1·84	2·02	2·04	1·99	2·03	2·00	1·85
Linz	„	1·83	1·71	1·55	1·73	1·75	1·70	1·74	1·71	1·56
Ried	„	1·69	1·57	1·41	1·59	1·61	1·56	1·60	1·57	1·42
Steyr	„	1·90	1·81	1·65	1·83	1·85	1·80	1·84	1·81	1·66
St. Pölten	„	2·00	1·94	1·78	1·96	1·98	1·93	1·97	1·94	1·79
Villach	k.k.St.B. / S.B.	2·35	2·23	2·07	2·25	2·27	2·22	2·26	2·23	2·08
Wels	k.k.St.B.	1·79	1·67	1·51	1·69	1·71	1·66	1·70	1·67	1·52

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
833	Oesterreichischen Nordwestbahn		Steine der Classen B und C, sowie des Specialtarifes 3	Swetla Okrouhlitz	Pribislau-Schlappenz	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Verschieden	Kreuzer 5 3·6		Im Kartirungswege		Die Transporte müssen für den Bau eines Inundations-Objectes bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Pribislau als Aufgeber und Empfänger erscheinen
834	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Erdwachs und Paraffin in Schuppen, verpackt in Fässern, Kisten oder Säcken	Dresden-Elbkai Schönpriesen-Umschlag Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Brünn (St.E.G.)	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	282 230 235	Pfennige 248 196 *) 201 *)	34 34 34	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg
835	Oesterreichischen Nordwestbahn		Braunkohlen in vollen Wagenladungen aus dem Aussig-Teplitzer Kohlenreviere	Aussig Oe.N.W.B.	Wegstädtl	Auflieferung eines Minimalquantums von 5000 metr. Tonnen. Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Wegstädtl adressirt sein. Das Abladen hat die Partei innerhalb der jeweilig festgesetzten Frist auf ihre eigenen Kosten und durch ihre eigenen Arbeiter besorgen zu lassen	Vom 1. Mai 1893 bis Ende April 1894	Tarif für den Transport böhm. Braunkohle via Aussig nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. April 1890	12 kr. ö. W.	8 kr. ö. W.	4 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		

Jede der contrahirenden Firmen hat eine Caution von 2000 fl. ö. W. in Barem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse berechnet) zu erlegen, welche sie sofort retournirt erhält, sobald mittelst Vorlage der auf die Firma als alleinige Aufgeberin und die Zuckerfabrik in Wegstädtl als Empfängerin lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis geliefert wird, dass innerhalb der Vertragsdauer 5000 metr. Tonnen expedirt wurden. Bei Nichtaufbringung des Minimalquantums verfällt von der Caution die Differenz zwischen dem officiellen und zugestandenen Frachtsatze für das factisch aufgelieferte Quantum. Der zugestandene Frachtsatz versteht sich exclusive eventuell entfallender tarifmäsiger Nebengebühren.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
836	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Rohzucker	Brünn Müglitz Olmütz Schwarzbach	Čakowitz	Angabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	78 Kreuzer ö. W.		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif erhoben
837	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose	Wörgl	Grammat-Nensiedl Ober-Eggendorf Klein-Neusiedl Ebenfurth Pitten	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Aufladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Besteht kein directer Tarif		154 144 148 132 156 Heller incl. Mgb.		Im Kartirungswege		
838	Südbahn-Gesellschaft		Kohlen, mineralische	Trifail Hrastnigg Markt Tüffer	Cilli und vice versa	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wsgen. Das Anf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif Theil II	28 28 16	Heller 24 24 10	 4 4 6	Im Kartirungswege		
				Trifail Hrastnigg Markt Tüffer	Storé				34 28 16	28 24 12	6 4 4			
				Trifail Sagor	Laibach				39 34	28 28	11 6			
				Graz S.B.	Jndendorf Puntigam Gratwein Kalsdorf				12 12 16 16	10	2 2 6 6			
				Trifail Sagor	Salloch				34 28	28 24	6 4			
				Trifail	Littai Sagor				22 12	14 10	8 2			
				Cilli	Storé				12	10	2			
839	Südbahn-Gesellschaft		Schotter	Wampersdorf	Wien Matzleinsdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen besorgt die Partei	Bie auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	27	Heller 16	11	Im Kartirungswege		
840	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	pr. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. pr. Oesterreichischen Nordwestbahn	Ochsen	Krakau trs. und Oswięcim trs. (für Sendungen von Stationen der in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen)	Stationen der Linie Dresden—Chemnitz der königlich Sächsischen Staatsbahnen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen und Einhaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. — Vorschreibung der Beförderung der Transporte in der Frachtbrief-Rubrik: etwa beantragter Transportweg über die Route „via Olmütz“	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Bis Bodenbach Theil II, Heft 2 des Galizisch-Oesterr.-Böhmischen Gemeinsch.-Tarifes, ab Bodenbach Localtarif, resp. Localtarife der betheiligten Bahnen überhaupt	Verschieden	Frachtberechnung nach dem auf der Route via Breslau—Görlitz sich ergebenden billigsten Frachtsätze	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende Original-Frachtbriefe, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
841	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	Dzbell-Jessenetz	ad b) 500 Tonnen Minimalquantum. Aufgabe in ganzen Wagenladungen. Einhaltung der für Kohle giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 10. April 1893 bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Kreuzer ö. W. a) 64·8 b) 60·5	ad b) 4·3	a) Im Kartirungswege b) Im Rückvergütungswege	ad b) Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen der reclamirenden Firma als Versenderin lautend, consignirt bis längstens Ende Februar 1894 einzubringen	Die Schleppbahngebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten
				Schönfeld						65·0 60·7	4·3			
				Karbitz						65·4 60·9	4·5			
				Mariaschein						66·1 61·3	4·8			
				Teplitz						67·2 61·6	5·6			
				Ullersdorf						68·0 62·4	5·6			
				Dux und Dux-Ladowitz						68·4 62·8	5·6			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.						69·4 63·8	5·6			
				Triebschitz						69·7 64·1	5·6			
				Holtschitz-Seestadtl						69·9 64·3	5·6			
				Schwaz-Kuttowitz						68·4 62·8	5·6			
				Bilin k.k.St.B.						68·8 63·2	5·6			
842	Böhm. Nordbahn		Drainröhren, ordinäre	Im Localverkehre		Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen für Güter des Specialtarifes III	Bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1893	Localgütertarif	Classe C	Frachtsätze des Ausnahmetarifes 15	Diverse	Im Kartirungswege		
843	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Eier russischer Herkunft	Krakau transito a) für Sendungen von Tarnopol und Husiatyn transito, dann aus den russischen Gebieten von Radziwilow loco bis Berditschew incl., sowie von Woloczysk loco bis Schmerinka incl.	Bodenbach St.E.G. transito, Tetschen Oe.N.W.B. transito (für deutsche Stationen)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metrischen Tonnen (à 1000 kg). Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Vorschreibung der Abfertigung der Sendungen auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 144 ex 1892, sub Post 2127, publicirten Kartirungs-Frachtsätze	Bis Ende December 1893	Kartirungs-Frachtsätze laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 144 ex 1892, sub Post 2127	Mark a) 1·96	Mark a) 1·41	Mark a) 0·55	Im Rückvergütungswege *)		Hiedurch wird die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 144 ex 1892, sub Post 2127, entsprechend ergänzt
				b) für Sendungen aus den russischen Gebieten östlich von Berditschew und Schmerinka					b) 1·96	b) 1·37	b) 0·59			

*) Die Refactieliquidirung erfolgt:

1. Bei den Sendungen von Tarnopol gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe und der correspondirenden, die russische Herkunft nachweisenden Original-Zoll-Begleitscheine.
2. Bei den von den russischen Aufgabsstationen mit directe bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen, mit der Vorschreibung zur Abfertigung auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 144 ex 1892, sub Post 2127, publicirten Kartirungs-Frachtsätze beförderten Sendungen gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden russischen Original-Frachtbriefe.
3. Bei den in Brody oder Podwoloczyska neu aufgegebenen und nach Bodenbach/Tetschen auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 144 ex 1892, sub Post 2127, publicirten Kartirungs-Frachtsätze zur Umkartirung abgefertigten Sendungen gegen Vorlage der russischen Original-Frachtbriefe bis zur, und der auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten österr. Duplicat-Frachtbriefe von der neuen Aufgabsstation.
4. Bei den in Brody, Podwoloczyska oder Husiatyn unter Zollcontrole per Achse zugeführten und auf Grund der im Verordnungs-Blatte Nr. 144 ex 1892, sub Post 2127, publicirten Kartirungs-Frachtsätze nach Bodenbach/Tetschen zur Umkartirung abgefertigten Sendungen gegen Vorlage von der reclamirende Firma als Aufgeberin lautenden, von der Aufgabsstation beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, denen bei den Transporten von Brody und Podwoloczyska die von dem k. k. Nebenzollamte an der Reichsgrenze betreffs der russischen Herkunft bestätigten Auflieferungs-Frachtbriefe über die correspondirenden Wagenladungen und bei den Transporten von Husiatyn die vom k. k. Nebenzollamte oder dessen Expositur in Husiatyn betreffs der russischen Herkunft bestätigten correspondirenden Original-Frachtbriefe beizugeben sind. Enthalten bereits die Duplicat-Frachtbriefe die bezeichnete zollämtliche Bestätigung, so kann von der Beibringung der correspondirenden Original-Frachtbriefe abgesehen werden.

Eine Ausnahme von der sub 1, 3 und 4 bedingten Vorlage der österr. Duplicat-Frachtbriefe tritt nur bei Bahnhofrestante-Sendungen ein, bei welchen der österr. Original-Frachtbrief den österr. Duplicat-Frachtbrief substituirt. In den Fällen, in denen die Sendungen mit nur bis Bodenbach/-Tetschen lautenden Frachtbriefen befördert werden, sind zum Beweise der Weitersendung nach Deutschland nebst den vorstehend bedungenen Documenten auch noch die correspondirenden, bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe ab Bodenbach, bezw. Tetschen vorzulegen.

Die zum Zwecke der Refactieliquidirung beizubringenden Documente müssen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zur Einreichung gebracht werden und dürfen einen Refactiestempel der an den Zugeständnissen betheiligten Bahnverwaltungen nicht bereits tragen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
844	Eisenbahn Wien-Aspang	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art	Siehe Tabelle			Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1893	Niederösterr. Gemeinschafts-Tarif vom 1. September 1892				Kartirung		

Wien Eisenbahn Wien-Aspang oder Wien Südbahnhof (Matzleinsdorf)

Kilometer	Von oder nach	Eilgüter: gewöhnliche	Eilgüter: ermässigte und besondere ermässigte	Gewöhnliche Frachtgüter, Classe I: unter 5000 kg	Classe I: 5000 kg pro Wagen	Classe I: 10000 kg pro Wagen	Classe II: unter 5000 kg	Classe II: 5000 kg pro Wagen	Classe II: 10000 kg pro Wagen	Wagenladungs-Classe A: 5000 kg	Wagenladungs-Classe A: 10000 kg	Wagenladungs-Classe B: 10000 kg	Wagenladungs-Classe C: 10000 kg	Specialtarif: 10000 kg	Specialtarif: 10000 kg	Specialtarif: 10000 kg
		pro 100 kg in Hellern														
69	Altenmarkt-Theneberg	169	94	88	70	64	74	70	64	62	56	48	42	50	42	38
55	Berndorf	129	82	68	—	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Ebenfurth	115	82	62	48	44	48	48	44	44	44	38	32	42	38	32
48	Enzesfeld	128	70	68	56	50	56	56	50	50	46	40	34	42	34	32
79	Gerichtsberg	193	106	100	80	72	84	80	72	68	62	52	44	56	44	40
78	Gutenstein	193	106	100	80	72	84	80	72	68	62	52	44	56	44	40
74	Kaumberg	169	106	88	70	64	74	70	64	62	60	52	42	56	44	40
62	Ober-Piesting	145	94	76	62	56	64	62	56	56	54	47	38	50	42	38
68	Oed	169	94	88	70	64	74	70	64	62	56	48	42	50	42	38
74	Pernitz-Muckendorf	169	106	88	70	64	74	70	64	62	60	52	42	56	44	40
60	Piesting	145	82	76	62	56	64	62	56	56	52	44	38	46	38	36
57	Pottenstein a. d. Triesting	145	82	76	62	56	64	62	56	56	52	44	38	46	38	36
53	Steinabrückl	129	82	68	56	50	59	56	50	50	50	43	36	46	38	34
52	Triestinghof	129	82	68	56	50	56	56	50	50	50	43	36	46	38	34
65	Waldegg	145	94	76	62	56	64	62	56	56	54	47	38	50	42	38
61	Weissenbach a. d. Triesting	145	94	76	62	56	67	62	56	56	54	47	38	50	42	38
55	Wöllersdorf	130	82	74	56	50	56	56	50	50	50	44	36	46	38	34
	Wien Eisenbahn Wien-Aspang															
45	Wittmannsdorf	93	70	50	40	36	40	40	36	36	36	31	24	36	31	24
	Wien Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft															
43	Ebenfurth	115	82	62	48	44	48	48	44	44	44	38	32	42	38	32
	Klein-Schwechat															
68	Altenmarkt-Theneberg	169	94	88	70	64	74	70	64	62	56	48	42	50	42	38
54	Berndorf	129	82	68	—	—	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Ebenfurth	115	82	62	48	44	48	48	44	44	44	38	32	42	38	32
47	Enzesfeld	128	70	68	56	50	56	56	50	50	46	40	34	42	34	32
78	Gerichtsberg	193	106	100	80	72	84	80	72	68	62	52	44	56	44	40
77	Gutenstein	193	106	100	80	72	84	80	72	68	62	52	44	56	44	40
73	Kaumberg	169	106	88	70	64	74	70	64	62	60	52	42	56	44	40
61	Ober-Piesting	145	94	76	62	56	64	62	56	56	54	47	38	50	42	38
67	Oed	169	94	88	70	64	74	70	64	62	56	48	42	50	42	38
73	Pernitz-Muckendorf	169	106	88	70	64	74	70	64	62	60	52	42	56	44	40
59	Piesting	145	82	76	62	56	64	62	56	56	52	44	38	46	38	36
56	Pottenstein a. d. Triesting	145	82	76	62	56	64	62	56	56	52	44	38	46	38	36
52	Steinabrückl	129	82	68	56	50	56	56	50	50	50	43	36	46	38	34
51	Triestinghof	129	82	68	56	50	56	56	50	50	50	43	36	46	38	34
64	Waldegg	145	94	76	62	56	64	62	56	56	54	47	38	50	42	38
60	Weissenbach a. d. Triesting	145	82	76	62	56	64	62	56	56	52	44	38	46	38	36
44	Wittmannsdorf	93	70	50	40	36	40	40	36	36	36	31	24	36	31	24
54	Wöllersdorf	145	82	74	56	50	56	56	50	50	50	44	36	46	38	34

Für die Anwendung dieser Frachtsätze gelten im Allgemeinen die Bestimmungen des Tarif-Theiles I, bezw. hinsichtlich der Güter-Classification der bezügliche Verbandtarif vom 1. September 1892.

Bei Inanspruchnahme der Frachtsätze der Classen I und II in Mengen von 5000 und 10000 kg und der Classe A in Mengen von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief hat das Auf- und Abladen durch den Absender, bezw. Empfänger, bezw. auf Kosten derselben zu erfolgen.

Die Gebühren können bis auf Weiteres auch in Oesterr. Währung Noten (Gulden und Kreuzer) auf Basis eines Umrechnungscurses von 100 Kronen = 50 Gulden ö. W. Noten entrichtet werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
845	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eiserne Reifen, welche bei Verfrachtung von Brennholz nach Nusle-Vršovic verwendet werden bei Rückbeförderung nach den Aufgabsstationen	Nusle-Vršovic	Beneschau, Čerčan-Pišely und Chlumsč-Pilař		Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif		Gebührenfrei		Im Kartirungswege		
846	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl der Position M, 4 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Januar 1893	Getzersdorf Herzogenburg Traismauer	Dux-Ladowitz	Bei frachtgutmässiger Beförderung und Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, Neuauflage vom 15. Januar 1893	100·0 kr.	91·8 kr.	8·2 kr.	Im Kartirungswege		
847	Böhm. Nordbahn		Mauerziegeln	Kralup B.N.B.	Měšic	Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen für Güter des Specialtarifes 3	Bis auf Widerruf, längstens bis ultimo 1893	Local	9·5 kr. ö. W.	6·7 kr. ö. W.	2·8 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe vor dem 1. März 1894	

Berichtigung. **K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.** In der im Verordnungs-Blatte Nr. 144 vom 15. December 1892, Position 2086, Seite 2155, enthaltenen Publication haben die unter der Rubrik „Bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen" angeführten Bestimmungen wie folgt zu lauten:

Aufgabe in ganzen Wagenladungen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der zur Verladung verwendeten Wagen mit direct nach der Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen.

Verpflichtung des betreffenden Sägewerkes mittelst schriftlicher Erklärung, sein gesammtes mittelst Eisenbahn zum Versandt gelangendes Productionsquantum Schnittmaterial ausschliesslich ab Kimpolung per Bahn zu verfrachten.

Druckfehler-Berichtigung. **Südbahn-Gesellschaft.** Im Verordnungs-Blatte Nr. 35 ex 1893, sub Post 614 ist in der Rubrik „bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen" der Stern nach „In Einzelsendungen" zu eliminiren und vor „Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen" zu setzen.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Agentur der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Esterhazygasse 32.
Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten P a t e n t - M ö b e l w a g e n.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER. Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG. Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96. TETSCHEN a/d. Elbe.	VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. ILMENAU in Thüringen. SAALFELD a/S. in Thüringen. MÜHLHAUSEN in Thüringen. SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. P e t r o l e u m - L a g e r k e l l e r (Fassungsraum 5000 Barrels).
I n t e r n a t i o n a l e T r a n s p o r t e.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
S a m m e l l a d u n g e n nach N o r d- und S ü d r u s s l a n d.
S a m m e l l a d u n g e n nach G a l i z i e n und der B u k o w i n a.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
F i l i a l e n: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch L e o S i l b e r s t e i n.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

B a n k, S p e d i t i o n u n d C o m m i s s i o n.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig** und **Bodenbach.**
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen. Einlagerungen zu billigen Preisen.
Specialdienst nach Budapest.
Uebersiedlungen mittelst Patent-Möbelwagen.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 40. Wien, 8. April 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 29. März 1893, Z. 15.966, an die österreichischen Bahnverwaltungen, betreffend die Gewährung einer Frachtermässigung für jene Güter, welche für die Anfangs April in Genf geplante Ausstellung des österreichischen Kunstgewerbes bestimmt sind.

Zum Zwecke der Anbahnung erweiterter Geschäftsbeziehungen und der Gewinnung eines dauernden Absatzes für die Erzeugnisse des österreichischen Kunstgewerbes in der Schweiz hat der Wiener Kunstgewerbeverein beschlossen, eine corporative Ausstellung des Vereines in Genf zu veranstalten, welche schon in der ersten Hälfte des Monates April l. J. installirt werden soll. In Ausführung dieses Beschlusses hat der genannte Verein an das Handelsministerium das Ansuchen gestellt, zur Unterstützung dieses Unternehmens die Gewährung der üblichen Frachtbegünstigung für Ausstellungsgüter Seitens der Eisenbahnverwaltungen zu erwirken.

Mit Rücksicht auf den durch die fragliche Ausstellung angestrebten gemeinnützigen Zweck einer nachhaltigen Hebung und Förderung der heimischen kunstgewerblichen Thätigkeit nehme ich keinen Anstand, die geehrte Verwaltung einzuladen, dem Ansuchen des genannten Vereines, wie in früheren ähnlichen Fällen (Bronze-Ausstellung und Ausstellung kirchlicher Kunst), auch diesmal durch Gewährung des üblichen Ausstellungstarifes zu willfahren.

Von dem gefassten Beschlusse wolle die geehrte Verwaltung dem Wiener Kunstgewerbeverein (Wien, I., Stubenring 5) ehethunlichst unmittelbar Mittheilung machen.

Wien, am 29. März 1893.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Rakonitz der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. Staatsbahnlinie Protivin—Rakonitz über Senomat, Pschoblik, Schmiehof und Jechnitz nach der Station Pladen der k. k. Staatsbahnlinie Pilsen—Priesen.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtgemeinde Rakonitz im Vereine mit der Stadtgemeinde Jechnitz, der Marktgemeinde Senomat und den Landgemeinden Pschoblik, Schmiehof und Woratschen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Rakonitz der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn und der k. k. Staatsbahnlinie Protivin—Rakonitz über Senomat, Pschoblik, Schmiehof und Jechnitz nach der Station Pladen der k. k. Staatsbahnlinie Pilsen—Priesen im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 25. März 1893. Z. 10.485.

Eisenbahnverkehr im Monate Februar 1893

und Vergleich der Einnahmen in den ersten zwei Monaten 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892.

Im Monate Februar 1893 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate Februar 1893 wurden auf den österr.-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 7,636.395 Personen und 7,958.142 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 22,598.448 fl. erzielt, das ist per Kilometer 807 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 7,604.551 Personen und 7,023.260 t Güter, 20,991.379 fl., oder per Kilometer 757 fl., daher resultirt für den Monat Februar 1893 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 6·6 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen in den ersten zwei Monaten 1893 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 43,339.098 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 42,480.938 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die zweimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 28.004 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27.729 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1893 auf 1548 fl., gegen 1532 fl. im Vorjahre, das ist um 16 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1893 auf 9288 fl., gegen 9192 fl. im Vorjahre, das ist um 96 fl., mithin um 1 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten zwei Monate 1893 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	Bahn	Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1893 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	85.872
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	44.610
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	28.392
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	27.372
5.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	21.348
6.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	19.638
7.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	17.796
8.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.652
9.	Böhmische Westbahn	16.908
10.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	16.500
11.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	16.158
12.	Localbahn Swolenowes-Smečna	15.426
13.	Leoben-Vordernberger Bahn	15.192
14.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	13.980
15.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	13.428
16.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.546
17.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	12.414
18.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	11.892
19.	Böhmische Nordbahn	10.716
20.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	9.966
21.	Stauding-Stramberger Localbahn	9.624
22.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	9.509
23.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	8.592
24.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	8.448
25.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	8.412
26.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	8.310
27.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	8.230
28.	Kuttenberger Localbahn	8.028
29.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	7.884
30.	Neutitscheiner Localbahn	6.756
31.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	6.378
32.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	6.204
33.	Bozen-Meraner Bahn	6.198
34.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.102
35.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.024
36.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	5.916
37.	Mährisch-schlesische Centralbahn	5.736
38.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	5.436
39.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	5.298
40.	Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	5.280
41.	Eisenbahn Wien-Aspang	5.256
42.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	5.172
43.	Gölnitzthalbahn	4.806
44.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	4.452
45.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	4.074
46.	Localbahn Cilli-Wöllan	3.852
47.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	3.726
48.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.402
49.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.282
50.	Budapester Localbahnen	3.193
51.	Localbahn Dolina-Wygoda	3.192
52.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	2.940
53.	Poprádthalbahn	2.934
54.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.898
55.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	2.850
56.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.778
57.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb.	2.760
58.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	2.748
59.	Kremsthalbahn	2.724
60.	Kolomeaer Localbahnen	2.688
61.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	2.670
62.	Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway)	2.580
63.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	2.550
64.	Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)	2.478
65.	Localbahn Petroszény-Lupény	2.298
66.	Mühlkreisbahn	2.238
67.	Localbahn Ruma-Vrdnik	2.232
68.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.160
69.	Böhmische Commercialbahnen	2.142
70.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	2.106
71.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.088
72.	Localbahn Laibach-Stein	2.028
73.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	1.992
74.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	1.956
75.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	1.956
76.	Számosthalbahn	1.950
77.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	1.896
78.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.878
79.	Terret-Kowácznaer Localbahn	1.878
80.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.842
81.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1.842
82.	Localbahn Wels (Haiding)-Aschach a/D.	1.770

83.	Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	1.758
84.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	1.746
85.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	1.740
86.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	1.728
87.	Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	1.704
88.	Zagorianer Bahn	1.704
89.	Localbahn Asch-Rossbach	1.686
90.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	1.638
91.	Steyrthalbahn	1.614
92.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.536
93.	Mährische Westbahn	1.530
94.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1.530
95.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	1.518
96.	Háromszéker Localbahnen	1.488
97.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.440
98.	Biharer Vicinalbahnen	1.434
99.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1.416
100.	Torontaler Localbahnen	1.416
101.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	1.392
102.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.386
103.	Felek-Fogaroser Localbahn	1.386
104.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.254
105.	Löcsethalbahn	1.218
106.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.182
107.	Localbahn Kaschau-Torna	1.128
108.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.068
109.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.056
110.	Székler Eisenbahn	1.044
111.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.020
112.	Szilágysager Eisenbahn	1.020
113.	Matraer Vicinalbahnen	1.014
114.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	984
115.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	978
116.	Békéser Comitatsbahnen	930
117.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	924
118.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	918
119.	Steiermärkische Landesbahnen	852
120.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	786
121.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	696
122.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	684
123.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	606
124.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	594
125.	Localbahn Warasdin-Golubovec	372
126.	Taraczthalbahn	186

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1893 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Localbahn Ruma-Vrdnik	48·8
Gölnitzthalbahn	47·5
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	44·2
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	42·6
Localbahn Warasdin-Golubovec	40·9
Mühlkreisbahn	35·1
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	34·6
Localbahn Dolina-Wygoda	34·0
Kolomeaer Localbahnen	30·6
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	27·2
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	25·3
Böhmische Commercialbahnen	24·4
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	23·5
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	19·0
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	17·1
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	16·9
Budapester Localbahnen	16·7
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	15·9
Poprádthalbahn	14·0
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	13·5
Székler Eisenbahn	12·3
Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. Donau	11·3
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	11·3
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	11·2
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	11·0
Bozen-Meraner Bahn	10·7
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	10·5
Holicz-Gödinger Localbahn	10·1
Böhmische Westbahn	10·0
Kuttenberger Localbahn	10·0
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	9·8
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	9·7
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	9·5
Mährische Westbahn	9·0
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	8·2
Biharer Vicinalbahnen	8·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	8·0
Wiener Verbindungsbahn	8·0
Mährisch-schlesische Centralbahn	7·9
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	7·8
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	7·7
Matraer Vicinalbahnen	7·0
Stauding-Stramberger Localbahn	6·9
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	6·8
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	6·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	6·3
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	6·3
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	5·5
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	5·5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	5·4
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	5·4
Szilágysager Eisenbahn	4·9
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4·7
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	4·7
Fünfkirchen-Barcser Bahn	4·7
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	4·4
Localbahn Swolenowes-Smečna	4·3
Kremsthalbahn	4·1
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	3·7
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	3·2
Számosthalbahn	2·8
Haromszéker Localbahnen	2·5
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	2·0
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	2·0
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	1·8
Böhmische Nordbahn	1·8
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	1·7
Localbahn Kaschau-Torna	1·6
Localbahn Laibach-Stein	0·9
Zagorianer Bahn	0·7
Eisenbahn Wien-Aspang	0·1

Die Localbahn Budapest-Lajosmizse hat keine Differenz zwischen den kilometrischen Einnahmen des Jahres 1893 und jenen des Vorjahres.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zwei Monaten 1893 ergibt sich gegenüber der gleichen Periode 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	1·1
Neutitscheiner Localbahn	1·1
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	1·1
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	2·0
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	2·0
Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	2·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	2·3
Localbahn Asch-Rossbach	2·4
Localbahn Reichenberg-Gablonz	2·9
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	3·3
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3·5
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	3·9
Torontáler Localbahnen	4·4
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	5·1
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	5·2
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	5·4
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	6·4
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	6·8
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	7·5
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	8·4
Brünner Localbahn (Dampftramway)	9·5
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	10·5
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	11·0
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	11·5
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	11·5
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	12·5
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	14·1
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	14·2
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	14·7
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	15·1
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	15·1
Mezötur-Turkever Eisenbahn	15·7
Békéser Comitatsbahnen	15·8
Localbahn Gleisdorf-Weiz	15·9
Steyrthalbahn	16·7
Localbahn Cilli-Wöllan	17·5
Localbahn Mösel-Hüttenberg	19·3
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	19·9
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	20·4
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	22·3
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	22·3
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	27·4
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	36·1
Localbahn Potscherad-Wurzmes	37·3
Mohács-Fünfkirchner Bahn	48·3
Taraczthalbahn	82·0

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate Februar 1893 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres ist dem bedeutend stärkeren Verkehre nach dem Auslande zuzuschreiben.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch ermittelt.

Böhmische Commercialbahnen. Im Monate Februar 1893 wurden um 3031 Personen und 5351 t Güter mehr befördert als im gleichen Monate 1892.

Das Plus in der Güterbewegung resultirt gleichwie im Vormonate theils aus stärkeren Transporten von Zucker und Nachproducten der vergangenen Campagne (+ 260 Wagen), theils aus einer Steigerung des Frachtenverkehres im Allgemeinen.

Böhmische Nordbahn. Die nachgewiesene Mehreinnahme des Berichtsmonates gegenüber demselben Monate des Vorjahres resultirt aus der Steigerung des Verkehres im Allgemeinen, besonders des Kohlenverkehres.

Böhmische Westbahn. Im Monate Februar 1893 stellt sich gegenüber dem definitiven Ergebnisse des gleichen Monates im Vorjahres eine Mehreinnahme von fl. 27.821 heraus.

Der Personenverkehr hat um 281 Personen und der Frachtenverkehr um 29.503 t, woran der Artikel „Kohle" mit 18.447 t participirt, zugenommen.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch ermittelt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate Februar 1893 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1344, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 18.856, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 20.200; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 307, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 32.393, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 32.700 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmen resultiren aus dem stärkeren Kohlenverkehre und dem stärkeren Verkehre von diversen Gütern.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch ermittelt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Bei den k. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen ergibt sich pro Februar 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 94.410 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 422 und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 12.623 t mit einer Mehreinnahme von fl. 363.869.

Hinsichtlich der Minderfrequenz im Personenverkehre ist zu beachten, dass der Februar 1892 29 Tage, der gleiche Monat des heurigen Jahres jedoch nur 28 Tage zählt.

In den Mehreinnahmen gegenüber der Minderfrequenz drückt sich die Wirkung der Einhebung der Fahrkarten-Stempelgebühren aus.

Die ausgewiesene Minderbeförderung im Güterverkehre per 12.623 t hat thatsächlich nicht stattgefunden, sondern ist nur ein rechnungsmässiges Ergebniss, da die Beförderungsziffern der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahnen, ferner der Galizischen Carl Ludwig-Bahn und der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn nicht mehr separat ausgewiesen werden.

Transporte, welche mehrere obige Linien passiren und früher so oft in Rechnung gestellt wurden, als rechnungsmässig getrennt geführte Linien zur Benützung gelangten, werden dermalen nur einmal in Rechnung gezogen.

Thatsächlich ist fast in allen Verkehrsartikeln eine Steigerung in der Beförderung zu constatiren, welche sich insbesondere auf die westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in erheblichem Masse äussert.

Namentlich hat auch die seit vielen Monaten bestandene Stagnation im Exportverkehre der westlichen Linien im Monate Februar 1893 einem lebhafteren Exporte platzgemacht, und ist im Getreideverkehre allein eine Mehrbeförderung von 791 Wagen zu constatiren.

Wenn man die westlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen allein in's Auge fasst, so ergibt sich für diese Linien im Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 453.303.

Dagegen weist der Güterverkehr auf den östlichen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen eine Mindereinnahme von fl. 89.434 aus, welche hauptsächlich der Einführung des Staatsbahnbarêmes auf der Galizischen Carl Ludwig-Bahn zuzuschreiben ist, zum Theile aber auch durch den Ausfall rumänischer Getreidetransporte hervorgerufen wurde.

Auf sämmtlichen k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, exclusive der Bodensee-Dampfschiffahrt, resultirt pro Februar 1893, gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres, im Personenverkehre eine Mindereinnahme von fl. 1945 bei einer Minderfrequenz von 102.285 Personen und im Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 371.643 mit einer Mehrbeförderung von 12.936 t, so dass sich pro Februar 1893 ein Gesammt-Einnahmenplus von fl. 369.698 ergibt.

Im vorstehenden Berichte sind die Betriebsdaten der Bodensee-Dampfschiffahrt nicht berücksichtigt worden und betragen die Einnahmen derselben für den Monat Februar 1893, bei einem Verkehre von 4110 Personen und 7956 t Güter, fl. 9145, gegen fl. 7071 im gleichen Monate 1892. Die Einnahmen für die ersten zwei Monate 1893 betragen fl. 16.076 (fl. 3121 Personen- und fl. 12.955 Güterverkehr) gegen fl. 17.729 (fl. 3332 Personen- und fl. 14.397 Güterverkehr) in der gleichen Zeitperiode 1892.

Localbahn Innsbruck-Hall i/T. Die auffallend geringere Einnahme des Monates Februar 1893 gegen denselben Monat des Vorjahres findet ihren Grund in den wiederholten Verkehrseinstellungen, insbesondere auf der Strecke Mühlau—Hall.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate Februar 1893 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Steigerung der Frequenz um 3062 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 3028 gegenübersteht.

Der Güterverkehr ergab im Berichtsmonate im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres ein sehr günstiges Resultat, indem die Transporte um 138.093 t und die bezüglichen Einnahmen um fl. 295.124 zunahmen.

Transportzunahmen ergaben sich bei nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Kohlen	um	121.287·7 t
„ Zucker, raffinirt . . .	„	4.343·0 „
„ Ziegeln	„	2.597·8 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen:

bei Getreide aller Art . . .	um	11.151·7 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	4.960·2 „
„ Holz aller Art	„	1.568·8 „
„ Steinen aller Art . . .	„	2.810·5 „

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 2555 Personen zu; die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 650.

Der Güterverkehr dagegen zeigt eine Abnahme um 522 t und des Erträgnisses um fl. 13.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn hob sich die Personenfrequenz um 900 Personen, die bezüglichen Einnahmen um fl. 483; desgleichen ist im Frachtenverkehre eine Zunahme um 758 t und des Erträgnisses um fl. 1000 zu constatiren.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Auf die im Monate Februar 1893 resultirende Mindereinnahme gegenüber der gleichen Periode 1892 hat die geringere Personenfrequenz, sowie der Umstand Einfluss genommen, dass zumeist Artikel mit billigen Frachtsätzen zum Transporte gelangten.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat Februar 1893 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 3696 = 5·1 pCt. höher. An der Mehreinnahme participirt der Güterverkehr mit fl. 4059 = 7·0 pCt., Mehrverfrachtung von 8170 t = 24·1 pCt. Flachs, Getreide, Kohle, Malz und Zucker, dagegen weist der Personenverkehr eine Mindereinnahme von fl. 363 = 2·4 pCt., Minderfrequenz von 460 Reisenden = 1.25 pCt., aus.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch ermittelt.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat Februar 1893 ergibt sich im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre ein Ausfall um 406 Reisende und der Einnahmen um fl. 100; die Gütertransporte haben dagegen um 478 t und die bebezüglichen Einnahmen um fl. 497 in Folge grösserer Kohlentransporte zugenommen.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate Februar 1893 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1892 ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen im Februar 1893 mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1892 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantirtes Netz . .	+ 5.513	Personen und	—	624·— fl.
Ergänzungsnetz . . .	+ 781	„ „	+	399·— „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 843	„ „	—	946·— „

Auf dem Ergänzungsnetze haben die Reisen auf grössere Entfernungen zugenommen.

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen im Februar 1893 mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1892 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 19.989 t	— 16.302·— fl.
„ „ Ergänzungsnetz	+ 21.727 t	+ 27.854·— „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	+ 16.686 t	+ 11.595·— „

Auf dem garantirten Netze haben die Transporte auf kurzen Strecken zu-, jene auf langen Strecken abgenommen. Das Plus an Leistung und Einnahme auf den beiden anderen Netzen ist hauptsächlich dem gesteigerten Kohlenverkehre zuzuschreiben.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. In Folge gänzlicher Auflassung und Demolirung der Theilstrecke St. Leonhard—Drachenloch beträgt die richtig gestellte Betriebslänge 12 km.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1893	1892	Im Monate Februar 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1892: Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Febr. 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.583	6.583	1,764.737	1,383.882	884.365	3,952.794	4,837.159	735	4,472.868	679	+ 8·2	6.583	6.583
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	58.654	41.164	51.097	141.049	192.146	722	207.087	779	— 7·3	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	17.927	17.792	12.814	36.666	49.480	550	52.789	587	— 6·3	90	90
Mährische Grenzbahn: Sternberg-Grulich	95	95	30.633	18.081	6.730	21.825	28.555	301	27.435	289	+ 4·2	95	95
Mährische Grenzbahn: Hohenstadt-Zöptau	17	17	13.748	7.685	1.450	7.048	8.498	500	8.506	500	0	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	3.617	5.050	424	1.664	2.088	139	2.177	145	— 4·1	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	33	33	1.156	2.837	643	6.563	7.206	218	6.114	185	+ 17·8	33	33
Vereinigte Linien	176	176	8.871	18.765	3.974	26.632	30.606	174	37.322	212	— 17·9	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	3.598	. . . .	2.297	2.297	287	1.242	155	+ 85·2	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.468	1.650	1.348	3.508	4.856	243	5.519	276	— 12·0	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	8.114	1.332	1.728	2.136	3.864	99	3.669	94	+ 5·3	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.018	1.868	909	1.694	2.603	174	3.400	227	— 23·3	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	4.625	8.452	741	7.920	8.661	262	5.620	170	+ 54·1	33	33
Laibach-Stein	24	24	5.810	1.791	1.857	2.684	4.541	189	4.119	172	+ 9·9	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	11.666	7.530	6.963	10.123	17.086	192	15.974	179	+ 7·3	89	89
Mährische Westbahn	90	90	7.485	7.019	2.295	8.522	10.817	120	10.691	119	+ 0·8	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.013	5.074	181	1.268	1.449	290	1.430	286	+ 1·4	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	343	303	97.128	115.020	17.751	137.931	155.682	454	134.452	444	+ 23·0	343	303
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.501	627	189	539	728	43	893	53	— 18·9	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	2.981	667	540	707	1.247	125	1.379	138	— 9·4	10	10
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.653	427	514	510	1.024	93	1.886	171	— 45·6	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	8.864	2.028	2.374	1.895	4.269	152	3.868	138	+ 10·1	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	4.293	22.808	760	7.929	8.689	511	6.248	368	+ 38·9	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	. . . .	29.444	. . . .	8.505	8.505	1.063	7.670	959	+ 10·8	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	118 220	612.975	21.774	360.608	382.382	3.786	353.662	3.502	+ 8·1	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	135.548	140.471	49.543	231.630	281.173	879	275.446	861	+ 2·1	320	320
Böhmische Westbahn	200	200	47.477	147.931	41.126	230.075	271.201	1.356	243.380	1.217	+ 11·4	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	41.641	189.963	23.937	216.991	240.928	1.295	220.728	1.187	+ 9·1	186	186
Linie Lit. B	236	236	69.376	260.951	27.236	355.610	382.846	1.622	350.146	1.484	+ 9·3	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	24.495	64.116	9.686	124.125	133.811	1.470	126.262	1.387	+ 6.0	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	498.331	819.926	299.871	2,149.016	2,448.887	2.364	2,150.735	2.076	+ 13·9	1.036	1.036
Localbahnen	259	216	45.652	19.770	10.298	20.007	30.305	117	29.668	137	— 14·6	259	216
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	29.688	72.501	11.663	152.795	164.458	2.570	176.247	2.754	— 6·7	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	5.897	38.681	1.355	18.365	19.720	1.315	23.283	1.552	— 15·3	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	36.145	42.058	14.680	61.634	76.314	496	72.618	472	+ 5·1	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	186.727	210.461	116.096	513.294	629.390	1.002	646.316	1.029	— 2·6	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	89.834	265.074	44.950	396.446	441.396	1.433	413.142	1.341	+ 6·9	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	303.140	575.402	260.701	1,398.230	1,658.931	1.214	1,557.257	1.140	+ 6·5	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	20.689	18.526	5.971	16.663	22.634	686	21.151	641	+ 7·0	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1.513	1.513	588.478	376.030	466.477	1,958.999	2,425.476	1.603	2,099.055	1.387	+ 15·6	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	3.755	. . . .	557	. . . .	557	139	568	142	— 2·1	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	96.479	125.378	32.640	204.506	237.146	832	226.497	795	+ 4·7	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	48.627	25.541	14.136	29.017	43.153	485	38.770	436	+ 11·2	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	15.382	53.212	5.903	69.168	75.071	1.155	61.338	944	+ 22·4	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	39.075	129.454	3.750	60.525	64.275	8.034	50.456	6.307	+ 27·4	8	8

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar 1893				1892				Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach obigen Ergebnissen der abgelaufenen 2 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.		1893	1892	
Gulden				Gulden					Gulden		
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
1.970.222	7,458.986	9,429.208	1.432	2,088.927	7,171.642	9,260.569	1.407	+ 1·8	8.592	8.442	a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen
											b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:
											Lemb.-Czern. Jassy E. (öst. L.)
102.047	270.850	372.897	1.402	101.820	298.368	400.188	1.504	— 6·8	8.412	9.024	Lemberg-Czernowitz
25.776	69.849	95.625	1.063	28.854	78.662	107.516	1.195	— 11·0	6.378	7.170	Czernowitz-Suczawa
13.643	45.389	59.032	621	14.934	41.440	56.374	593	+ 4·7	3.726	3.558	Sternberg-Grulich } Mährische Grenzbahn
2.850	14.225	17.075	1.004	2.909	14.491	17.400	1.024	— 2·0	6.024	6.144	Hohenstadt-Zöptau } Mährische Grenzbahn
											Localbahnen:
897	3.317	4.214	281	1.266	3.061	4.327	288	— 2·4	1.686	1.728	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen:
1.378	12.663	14.041	425	1.849	10.128	11.977	363	+ 17·1	2.550	2.178	Czernowitz-Nowosielitza
7.956	50.482	58.438	332	10.142	58.642	68.784	391	— 15·1	1.992	2.346	Vereinigte Linien
. . . .	4.253	4.253	532	. . . .	3.179	3.179	397	+ 34·0	3.192	2.382	Dolina-Wygoda
2.619	6.545	9.164	458	2.476	8.189	10.665	533	— 14·1	2.748	3.198	Fehring-Fürstenfeld
3.124	3.727	6.851	176	3.000	4.109	7.109	182	— 3·3	1.056	1.092	Fürstenfeld-Hartberg
2.011	3.202	5.213	348	2.261	3.953	6.214	414	— 15·9	2.088	2.484	Gleisdorf-Weiz
1.369	13.414	14.783	448	1.491	9.827	11.318	343	+ 30·6	2.688	2.058	Kolomeaer Localbahnen
3.671	4.435	8.106	338	3.689	4.354	8.043	335	+ 0·9	2.028	2.010	Laibach-Stein
14.892	21.886	36.778	413	14.707	18.787	33.494	376	+ 9·8	2.478	2.256	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
4.570	18.406	22.976	255	4.649	16.402	21.051	234	+ 9·0	1.530	1.404	Mährische Westbahn
338	2.497	2.835	567	361	3.155	3.516	703	— 19·3	3.402	4.218	Mösel-Hüttenberg
33.975	268.745	302.720	883	31.514	239.044	270.558	893	— 1·1	5.298	5.358	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
361	1.323	1.684	99	351	2.330	2.681	158	— 37·3	594	948	Potscherad-Wurzmes
1.088	1.441	2.529	253	1.005	1.850	2.855	286	— 11·5	1.518	1.716	Schwarzenau-Waidhofen a/Th.
988	1.315	2.303	209	1.079	2.514	3.593	327	— 36·1	1.254	1.962	Vöcklabruck-Kammer
4.291	3.977	8.268	295	4.295	3.114	7.409	265	+ 11·3	1.770	1.590	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
1.480	13.487	14.967	880	3.656	9.520	13.176	775	+ 13·5	5.280	4.650	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
. . . .	16.730	16.730	2.091	. . . .	16.445	16.445	2.056	+ 1·7	12.546	12.336	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
48.352	702.585	750.937	7.435	49.352	635.218	684.570	6.778	+ 9·7	44.610	40.668	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
99.329	472.280	571.609	1.786	99.695	461.708	561.403	1.754	+ 1·8	10.716	10.524	Böhmische Nordbahn
84.528	479.067	563.595	2.818	84.415	427.980	512.395	2.562	+ 10·0	16.908	15.372	Böhmische Westbahn
											Buschtěhrader Eisenbahn
47.982	452.919	500.901	2.693	46.246	417.855	464.101	2.495	+ 8·0	16.158	14.970	Linie Lit. A
54.153	718.196	772.349	3.273	53.967	672.882	726.849	3.080	+ 6·3	19.638	18.480	Linie Lit. B
18.857	248.900	267.757	2.942	18.345	212.641	230.986	2.538	+ 15·9	17.652	15.228	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
											Kaiser Ferdinands-Nordbahn
648.150	4,078.520	4,726.670	4.562	655.454	3,713.336	4,368.790	4.217	+ 8·2	27.372	25.302	Hauptbahnnetz
20.684	40.450	61.134	236	19.901	40.200	60.101	278	— 15·1	1.416	1.668	Localbahnen
											Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
24.403	278.429	302.832	4.732	29.253	348.616	377.869	5.904	— 19·9	28.392	35.424	Oesterreichische Strecke
2.703	35.277	37.980	2.532	2.744	46.134	48.878	3.258	— 22·3	15.192	19.548	Leoben-Vordernberger Bahn
29.350	117.815	147.165	956	30.024	106.348	136.372	886	+ 7·9	5.736	5.316	Mährisch-schlesische Centralbahn
											Oesterr. Nordwestbahn
250.144	994.666	1,244.810	1.982	256.162	1,059.568	1,315.730	2.095	— 5·4	11.892	12.570	Garantirte Strecken
98.744	748.346	847.090	2.750	99.761	711.522	811.283	2.634	+ 4·4	16.500	15.804	Ergänzungsnetz
											Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
576.489	2,605.782	3,182.271	2.330	611.517	2,634.835	3,246.352	2.377	— 2·0	13.980	14.262	Oesterreichische Linien
11.511	31.840	43.351	1.314	10.483	30.673	41.156	1.247	+ 5·4	7.884	7.482	Ostrau-Friedlander Eisenbahn
											Südbahn-Gesellschaft:
943.695	3,544.351	4,488.046	2.966	957.144	3,299.917	4,257.061	2.814	+ 5·4	17.796	16.884	Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
927	. . . .	927	232	1.090	. . . .	1.090	273	— 14·7	1.392	1.638	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
73.623	399.647	473.270	1.661	75.818	380.839	456.657	1.602	+ 3·7	9.966	9.612	Südnorddeutsche Verbindungsb.
25.718	52.223	77.941	876	27.542	50.331	77.873	875	+ 0·1	5.256	5.250	Wien-Aspang Bahn
10.834	123.668	134.502	2.069	11.901	110.858	122.759	1.889	+ 9·5	12.414	11.334	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
6.983	107.509	114.492	14.312	5.848	100.148	105.996	13.250	+ 8·0	85.872	79.500	Wiener Verbindungsbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar		Im Monate Februar 1893 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monate Februar						Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Läng[e] vom 1. Jänner b[is] Ende Febr[uar]	
					1893				1892				
	1893	1892	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	Im Ganzen	pro Kilom.		1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	16.748	28.642	4.558	28.378	32.936	172	27.884	146	+ 17·8	191	19
Bozen-Meraner Bahn	31	31	13.766	3.876	8.922	8.020	16.942	547	15.262	492	+ 11.2	31	3
Cilli-Wöllan	39	39	4.902	6.876	1.702	8.597	10.299	264	14.394	369	— 28·5	39	3
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	2.198	1.815	697	2.955	3.652	146	3.524	141	+ 3·5	25	2
Kremsthalbahn	70	70	11.781	7.266	5.350	10.728	16.078	230	1.6217	232	— 0·9	70	7
Kuttenberger Localbahn	3	3	7.497	3.029	854	1.228	2.082	694	1.800	600	+ 15·7	3	
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	6.989	771	3.741	1.723	5.464	228	4.800	200	+ 14·0	24	2
Mühlkreisbahn	58	58	6.351	1.342	4.367	6.486	10.853	187	8.126	140	+ 33·6	58	5
Neutitscheiner Localbahn	8	8	6.520	3.624	1.283	3.226	4.509	564	4.112	514	+ 9·7	8	
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe. N. W. B. und der S. N. D. V. B.	30	30	2.212	13.651	514	8.602	9.116	304	8.579	286	+ 6·3	30	3
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.207	718	642	923	1.565	63	1.374	55	+ 14·5	25	2
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	15.559	9.239	5.010	9.087	14.097	1.175	14.630	1.219	— 3·6	12	1
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	41	41	5.098	1.096	1.656	1.449	3.105	76	2.775	68	+ 11·8	41	4
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	4.664	18.076	969	13.560	14.529	807	13.360	742	+ 8·3	18	1
Steyrthalbahn	48	48	11.000	3.455	3.080	3.870	6.950	145	8.031	167	— 13·2	48	4
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	827	22.209	133	12.703	12.836	1.284	12.328	1.233	+ 4·1	10	1
Steiermärkische Landesbahnen	26	. . .	2.888	1.283	732	1.197	1.929	74	. . . .	. . .	. . .	26	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	46.826	2.121	4.074	925	4.999	500	5.356	536	— 6·7	10	1
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	131.478	379	18.299	582	18.881	420	17.716	394	+ 6·6	45	4
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	23.547	. . . .	2.325	. . . .	2.325	194	3.276	273	— 28·9	12	1
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	145.049	. . . .	13.407	. . . .	13.407	2.235	7.136	1.189	+ 88·1	6	
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)	6	5	61.483	. . . .	4.682	. . . .	4.682	780	3.718	744	+ 4·8	6	
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	12	13	3.878	1.225	592	1.696	2.288	191	1.951	150	+ 27·3	12	1
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	13	13	19.669	55	2.471	44	2.515	193	2.945	227	— 14·9	13	1
Summe	15.756	15.647	5,063.791	6,023.760	2,552.057	13,086.092	15,638.149	993	14,358.377	918	+ 8·2	15.756	15.64
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen*)	7.486	7.479	1,882.800	1,330.100	1,053.500	4,383.800	5,437.300	726	5,232.821	699	+ 3·9	7.486	7.48
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68·1	68·1	19.020	15.252	5.562	29.135	34.697	510	33.277	489	+ 4·3	68·1	68·
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	14.650	3.500	8.800	7.000	15.800	142	15.072	136	+ 4·4	111	111
Békéser Comitatsbahnen	49	49	2.600	1.400	1.500	2.100	3.600	73	4.196	86	— 15·1	49	4
Biharer Vicinalbahnen	132	132	18.200	4.600	7.300	9.200	16.500	125	15.368	116	+ 7·8	132	13
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	5.800	1.300	2.900	2.600	5.500	86	4.869	76	+ 13·2	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	8.650	3.400	5.200	6.800	12.000	90	11.354	86	+ 4·7	133	13
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	7.000	4.000	3.500	5.200	8.700	152	8.243	145	+ 4·8	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	. . .	6.200	1.700	3.100	3.400	6.500	125	. . . .	. . .	. . .	52	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	4.550	3.700	2.050	7.450	9.500	190	6.405	128	+ 48·4	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	11.600	10.300	9.300	11.300	20.600	294	23.033	329	— 10·6	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	10.900	3.300	4.900	6.600	11.500	97	10.686	90	+ 7·8	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	14.600	5.350	7.300	10.700	18.800	148	15.060	124	+ 19·4	122	122
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	. . .	6.000	1.500	3.000	3.000	6.000	187	. . . .	. . .	. . .	32	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	4.800	1.400	2.400	2.100	4.500	113	3.898	98	+ 15·3	40	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	3.200	3.050	1.600	4.600	6.200	138	5.465	122	+ 13·1	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.200	1.550	1.600	2.000	3.600	156	2.879	125	+ 24·8	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	2.000	2.550	1.200	3.800	5.000	56	4.419	50	+ 12·0	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	3.400	2.450	2.050	2.950	5.000	151	3.689	172	— 12·2	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	7.200	3.750	3.600	7.500	11.100	87	10.094	80	+ 8·8	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	1.150	450	700	550	1.250	78	1.232	77	+ 1·3	16	16
Niyregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	6.000	2.950	2.450	6.550	9.000	158	5.880	103	+ 53·2	57	57

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar 1893: für Personen und Gepäck	1893: für Güter	1893: im Ganzen	1893: per Kilom.	1892: für Personen und Gepäck	1892: für Güter	1892: im Ganzen	1892: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 2 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Selbständige Localbahnen.
9.924	58.264	68.188	357	9.468	45.357	54.825	287	+ 24.4	2.142	1.722	Böhmische Commercialbahnen
16.346	15.685	32.031	1.033	15.017	13.893	28.910	933	+ 10·7	6.198	5.598	Bozen-Meraner Bahn
3.257	21.795	25.052	642	3.684	26.653	30.337	778	— 17·5	3.852	4.668	Cilli-Wöllan
1.341	6.477	7.818	313	1.450	6.218	7.668	307	+ 2·0	1.878	1.842	Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha
10.595	21.199	31.794	454	10.496	19.995	30.491	436	+ 4·1	2.724	2.616	Kremsthalbahn
1.701	2.312	4.013	1.338	1.308	2.339	3.647	1.216	+ 10·0	8.028	7.296	Kuttenberger Localbahn
6.765	3.923	10 688	445	6.700	2.900	9.600	400	+ 11·3	2.670	2.400	Mori-Arco-Riva a./G.
8.146	13.494	21.640	373	8.942	7.044	15.986	276	+ 35·1	2.238	1.656	Mühlkreisbahn
2.594	6.417	9.011	1.126	2.746	6.360	9.106	1.138	— 1·1	6.756	6.828	Neutitscheiner Localbahn
1.146	19.219	20.365	679	1.108	16.328	17.436	581	+ 16·9	4.074	3.486	Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
1.353	1.498	2.851	114	1.463	1.206	2.669	107	+ 6·5	684	642	Radkersburg-Luttenberg L.-B.
10.248	16.613	26.861	2.238	11.510	16.162	27.672	2.306	— 2·9	13.428	13.836	Reichenberg-Gablonz Localbahn
3.473	3.206	6.679	163	3.513	1.916	5.429	132	+ 23·5	978	792	Salzkammergut-Localbahn-Ges.
1.871	27.004	28.875	1.604	1.635	25.386	27.021	1.501	+ 6·9	9.624	9.006	Stauding-Stramberger Localbahn
5.850	7.040	12.890	269	7.007	8.490	15.497	323	— 16·7	1.614	1.938	Steyrthalbahn
236	25.478	25.714	2.571	168	24.480	24.648	2.465	+ 4·3	15.426	14.790	Swolenowes-Smečna
1.417	2.278	3.695	142	....	.....	.....	....	...	852	...	Steiermärkische Landesbahnen
											Dampftramways.
7.663	2.676	10.339	1.034	8.604	2.824	11.428	1.143	— 9·5	6.204	6.858	Brünner Localeisenbahn-Ges.
32.554	814	33.368	742	34.408	810	35.218	783	— 5·2	4.452	4.698	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Comp.
5.163	....	5.163	430	7.103	....	7.103	592	— 27·4	2.580	3.552	Innsbruck-Hall i. T., Localbahn
21.347	....	21.347	3.558	14.804	...	14.804	2.467	+ 44·2	21.348	14.802	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
8.309	....	8.309	1.385	7.483	....	7.483	1.497	— 7·5	8.310	8.982	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)
974	2.486	3.460	288	1.098	2.268	33.66	259	+ 11·2	1.728	1.554	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
4.505	63	4.568	351	5.684	45	5.729	441	— 20·4	2.106	2.646	Wiener Localbahnen Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
5,443.483	24,801.555	30,245.038	1.920	5,637.296	23,715.489	29,352.785	1.876	+ 2·3	11.520	11.256	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
2,070.100	8,183.700	10,258.800	1.370	2,218.029	8,157.536	10,375.565	1.385	— 1·1	8.220	8.310	a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen
											b) Privatbahnen.
11.399	57.860	69.259	1.017	10.423	55.722	66.145	971	+ 4·7	6.102	5.826	Fünfkirchen-Bárscer Bahn
											Localbahnen:
15.100	10.600	25.700	231	20.866	8.468	29.334	264	— 12·5	1.386	1.584	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen
3.000	4.600	7.600	155	5.967	3.061	9.028	184	— 15·8	930	1.104	Békéser Comitatsbahnen
14.700	16.800	31.500	239	15.965	13.222	29.187	221	+ 8·1	1.434	1.326	Biharer Vicinalbahn
4.800	5.100	9.900	154	5.672	4.215	9.887	154	0	924	924	Budapest-Lájosmizse Localbahn
10.600	12.000	22.600	170	11.890	9.365	21.255	160	+ 6·3	1.020	960	Debreczin — Füzesabony — Ohát-Kócs-Polgar Localbahn
6.800	9.900	16.700	293	9.868	7.978	17.846	313	— 6·4	1.758	1.878	Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn
6.100	5.900	12.000	231	....	.....	.....	....	...	1.386	...	Felek-Fogaraser Localbahn
3.800	14.200	18.000	360	3.816	10.335	14.151	283	+ 27·2	2.160	1.698	Gran—Almas-Füzitö Localbahn
18.600	19.700	38.300	547	19.523	20.133	39.656	567	— 3·5	3.282	3.402	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B
9.700	11.300	21.000	178	8.818	11.217	20.035	170	+ 4·7	1.068	1.020	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
12.200	18.100	30.300	248	14.981	14.515	29.496	242	+ 2·5	1.488	1.452	Háromszéker Localbahnen
5.400	3.700	9.100	284	....	.....	.....	....	...	1.704	...	Hermannstadt-Feleker Localb.
4.400	3.100	7.500	188	4.653	2.755	7.408	185	+ 1·6	1.128	1.110	Kaschau-Torna L.-B.
3.050	7.750	10.800	240	5.192	6.170	11.362	253	— 5·1	1.440	1.518	Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma
3.150	3.550	6.700	291	2.330	2.363	4.693	204	+ 42·6	1.746	1.224	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
2.400	6.600	9.000	101	2.316	5.793	8.109	91	+ 11·0	606	546	Máros-Ludás—Bistritz Localb.
3.750	5.250	9.000	273	3.371	5.994	9.365	284	— 3·9	1.638	1.704	Máros-Vásárhely Szász-Regen
7.000	14.500	21.500	169	8.267	11.744	20.011	158	+ 7·0	1.014	948	Matraer Vicinalbahnen
1.200	1.250	2.450	153	2.187	717	2.904	182	— 15·7	918	1.092	Mezötur-Turkever Eisenbahn
4.750	12.750	17.500	307	5.162	7.856	13.018	228	+ 34·6	1.842	1.368	Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate Februar 1893	1892	Im Monate Februar 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate Februar 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1892: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittliche Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende Februar 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Petroszény-Lupény Localb.	18	. . .	1.000	2.700	400	3.500	3.900	217	. . .	. . .	. . .	18	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	5.000	1.400	2.500	2.100	4.600	131	7.403	212	— 38·3	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	400	1.500	150	3.050	3.200	178	2.217	123	+ 44·7	18	18
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	4.200	1.950	2.100	2.900	5.000	106	3.434	73	+ 45·2	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	8.200	2.600	4.100	5.200	9.300	175	10.102	191	— 8·4	53	53
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	3.000	5.650	3.500	11.300	14.800	247	14.122	235	+ 5·1	60	60
Szekler Bahn	39	39	3.800	1.350	1 900	1.900	3.800	97	3.664	94	+ 3·2	39	39
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.000	2.350	4.500	4.700	9.200	86	7.901	74	+ 16·1	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	700	10	180	20	200	6	1.882	59	— 89·8	32	32
Torontaler Localbahnen	109	109	13.600	3.850	7.500	7.700	15.200	139	14.813	136	+ 2·2	109	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	2.700	2.900	1.600	3.000	4.600	144	3.998	125	+ 15·2	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.000	7.000	2.400	7.700	10.100	202	8.620	172	+ 17·4	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	1.650	300	750	450	1.200	32	747	20	+ 60·0	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	30.000	11.000	13.500	22.000	35.500	120	28.743	97	+ 23·7	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	16.000	4.750	8.000	9.500	17.500	151	16.032	138	+ 9·4	116	116
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	66.081	161.373	31.933	300.395	332.328	865	338.155	881	— 1·8	384	374
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	3.402	17.132	1.452	23.661	25.113	371	60.009	888	— 58·2	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	34.661	32.600	10.857	51.918	62.775	532	52.899	448	+ 18·8	118	118
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	142.757	165.718	85.414	438.409	523.823	745	450.922	641	+ 23·2	703	703
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	37.320	37.426	21.920	70.400	92.320	284	65.630	202	+ 40·6	325	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	488	7.803	195	8.683	8.878	232	9.187	240	— 3·3	38·3	38·3
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	3.754	14.139	3.940	29.310	33.250	270	26.721	217	+ 24·4	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	71.149	1.015	10.624	861	11.485	273	10.181	241	+ 13·3	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	25.212	1.904	2.555	962	3.517	439	3.302	412	+ 6·6	8	8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.882	11.406	630	13.740	14.370	435	11.872	359	+ 21·2	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	5.269	735	1.310	940	2.250	132	2.592	152	— 13·2	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	. . .	4.856	238	1.334	256	1.590	59	. . .	. . .	. . .	27	. . .
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.314	667	158	392	550	162	451	132	+ 22·7	3·4	3·4
Kesmárk—Szepes-Béla Localb.	9	. . .	1.537	1.139	315	384	699	78	. . .	. . .	. . .	9	. . .
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	1.719	877	674	1.186	1.860	186	1.619	162	+ 14·8	10	10
Löcsethalbahn	13	. . .	2.476	524	714	503	1.217	94	. . .	. . .	. . .	13	. . .
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	58·8	5.289	9.181	953	13.630	14.583	241	15.906	271	— 11·1	60·6	58·8
Poprádthalbahn	14	14	3.368	3.468	902	2.683	3.585	256	2.917	208	+ 23·1	14	14
Szamosthalbahn	222	222	19.234	8.196	13.670	21.577	35.247	159	37.020	167	— 4·8	222	222
Térrét-Kowásznaer Bahn *)	5·8	. . .	66	1.979	12	900	912	157	. . .	. . .	. . .	5·8	. . .
Summe	12.248	12.082	2,572.604	1,934.382	1,376.154	5,584.145	6,960.299	570	6,633.002	549	+ 3·7	12.248	12.082
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	15.756	15.647	5,063.791	6,023.760	2,552.057	13,086.092	15,638.149	993	14,358.377	918	+ 8·2	15.756	15.647
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.248	12.082	2,572.604	1,934.382	1,376.154	5,584.145	6,960.299	570	6,633.002	549	+ 3·7	12.248	12.082
Hauptsumme	28.004	27.729	7,636.395	7,958.142	3,928.211	18,670.237	22,598.448	807	20,991.379	757	+ 6 6	28.004	27.729
Oesterreichische													
Achenseebahn **)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg **)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	924	. . .	324	. . .	324	. . .	144	. . .	. . .	. . .	. . .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	7.170	3.670	3.530	10.501	14.031	134	11.718	112	+ 19·7	105	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	15.403	14.351	15.250	61.469	76.719	285	54.324	202	+ 41·22	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Simin Han	67	67	4.834	7.844	1.812	8.734	10.546	157	8.045	120	+ 31·0	67	67
Metkovic-Mostar-Sarajevo	178	178	10.460	3.858	4.517	17.621	22.138	124	21.100	119	+ 4·2	178	178

*) Diese Localbahn ist schmalspurig, Eigenthum der Firma David Horn und wurde am 22. November 1892 eröffnet. Ueber die Betriebsergebnisse für die Monate November, December 1892 und Jänner 1893 sind keine Ausweise eingesendet worden; auch das Datum der Eröffnung wurde erst im Gegenstandsmonate bekanntgegeben.

**) Der Verkehr bleibt während der Winterszeit eingestellt.

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende Februar 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1892: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach den nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 2 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
1.050	5.850	6.900	383	. . . .	. . . . .	. . . .	. .	. . .	2.298	. . .	Petroszény-Lupény Localbahn
3.650	6.450	10.100	290	5.970	7.075	13.045	373	— 22·3	1.740	2.238	Puszta Tenyö—Kun-Szt. Marton
275	6.425	6.700	372	246	4.253	4.499	250	+ 48·8	2.232	1.500	Ruma-Vrdnik Localbahn
3.500	4.200	7.700	164	5.594	2.797	8.391	179	— 8·4	984	1.074	Somogy-Szobb-Bárcser Bahn
8.100	8.200	16.300	307	8.744	9.439	18.183	343	— 10·5	1.842	2.058	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
7.700	20.100	27.800	463	6.397	19.948	26.345	439	+ 5·5	2.778	2.634	Száthmar-Nagybányaer Localb.
3.900	2.900	6.800	174	3.364	2.682	6.046	155	+ 12.3	1.044	930	Székler Bahn
8.500	9.700	18.200	170	9.564	7.774	17.338	162	+ 4·9	1.020	972	Szilágyságer Eisenbahn
380	620	1.000	31	465	5.034	5.499	172	— 82·0	186	1.032	Taraczthal-Bahn
13.100	12.600	25.700	236	16.316	10.523	26.839	246	— 4·4	1.416	1.476	Torontaler Localbahnen
3.050	5.150	8.200	256	4.789	3.227	8.016	251	+ 2·0	1.536	1.506	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
4.400	11.900	16.300	326	4.882	9.867	14.749	295	+ 10·5	1.956	1.770	Vinkovce-Brcskaer Bahn
1.250	1.050	2.300	62	884	741	1.625	44	+ 40·9	372	264	Warasdin-Golubovecer Localb.
24.100	34.400	58.500	197	28.214	26.153	54.367	183	+ 7·7	1.182	1.098	Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)
15.500	17.400	32.900	284	15.067	17.652	32.719	282	+ 0·7	1.704	1.692	Zagorianer Bahn
											II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
66.192	542.377	608.569	1.585	73.258	550.040	623.298	1.623	— 2·3	9.509	9.739	Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungarische Strecken
2.760	58.461	61.221	906	1.791	116.567	118.358	1.751	— 48·3	5.436	10.506	Mohács-Fünfkirchner Bahn
20.649	95.755	116.404	986	21.667	87.350	109.017	923	+ 6·8	5.916	5.538	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
194.750	795.096	989.846	1.408	198.025	740.320	938.345	1.335	+ 5·5	8.448	8.010	Südbahn-Gesellschaft ungarische Linien
											Selbstständige Localbahnen:
43.970	115.350	159.320	490	49.460	77.550	127.010	391	+ 25·3	2.940	2.345	Arader u. Csánader vereinigte E
317	17.304	17.621	460	475	17.532	18.007	470	— 2·1	2.760	2.820	Belišče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn
7.769	51.652	59.421	483	9.115	49.201	58.316	474	+ 19 0	2.898	2.844	Bárcs-Pakracer Eisenbahn
20.691	1.767	22.458	532	18.147	1.127	19.274	456	+ 16·7	3.193	2.736	Budapester Localbahnen
5.026	1·870	6.896	862	4.592	1.810	6.402	800	+ 7·8	5.172	4.800	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
1.275	25.153	26.428	801	1.186	16.725	17.911	543	+ 47·5	4.806	3.258	Gölnitzthal-Bahn
2.457	1.878	4.335	255	2.843	2.204	5.047	297	— 14·2	1.530	1.782	Güns-Steinamanger Vicinalbahn
2.649	488	3.137	116	. . . .	. . . . .	. . . .	. .	. . .	696	. . .	Haraszti-Ráczkeve Localbahn
298	777	1.075	316	378	605	983	287	+ 10·1	1.896	1.734	Holics-Gödinger Localbahn
523	657	1.180	131	. . . .	. . . . .	. . . .	. .	. . .	786	. . .	Késmárk—Szepes-Béla Localb.
1.165	2.101	3.266	326	1.535	1.629	3.164	316	+ 3·2	1.956	1.896	Keszthély-Balaton Szt. György Lb.
1.689	952	2.641	203	. . . .	. . . . .	. . . .	. .	. . .	1.218	. . .	Löcsethalbahn
1.800	27.005	28.805	475	1.395	29.429	30.824	524	— 11·5	2.850	3.144	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
1.987	4.865	6.852	489	1.794	4.193	5.987	427	+ 14·0	2.934	2.562	Poprádthalbahn
30.052	42.107	72.159	325	29.937	40.157	70.094	316	+ 2·8	1.950	1.849	Számosthalbahn
17	1.800	1.817	313	. . . .	. . . . .	. . . .	. .	. . .	1.878	. . .	Terret-Kowacsnaer Bahn
2,726.490	10,367.570	13,094.060	1.069	2,905.390	10,222.763	13,128.153	1.087	— 1·7	6.414	6.522	**Summe**
											Recapitulation.
5,443.483	24,801.555	30,245.038	1.920	5,637.296	23,715.489	29,352.785	1.876	+ 2·3	11.520	11.256	**Summe der österr. Eisenbahnen**
2,726.490	10,367.570	13,094.060	1.069	2,905.390	10,222.763	13,128.153	1.087	— 1·7	6.414	6.522	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
8,169.973	35,169.125	43,339.098	1.548	8,542.686	33,938.252	42,480.938	1.532	+ 1·0	9.288	9.192	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
372	. . . . .	372	. . .	370	. . . . .	370	. .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

6.715	18.717	25.432	242	5.942	17.548	23·490	224	+ 8·0	1.453	1.342	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
28.450	107.095	135.545	504	27.609	85.528	113.117	421	+ 19·8	3.024	2.526	K. u. k. Bosna-Bahn
3.540	16.551	20.091	300	4.101	12.465	16.566	247	+ 21·2	1.800	1.482	Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen Doboj—Simin-Han
8.780	32.401	41.181	231	9.579	28.449	38.028	214	+ 7·9	1.386	1.284	Metković-Serajevo

Südbahn-Gesellschaft. Der Monat Februar 1893 weist im Vergleiche zu demselben Monate des Vorjahres auf den gesammten Linien der Südbahn eine Mehreinnahme von fl. 399.619 aus; davon entfällt auf den Personenverkehr ein Plus von fl. 10.792 und auf den Frachtenverkehr ein solches von fl. 388.827.

Letztere Mehreinnahme ist vorzugsweise den anhaltend lebhaften Transportconjuncturen in den Artikeln Wein, Zucker, Mehl, Südfrüchte und Fassdauben zuzuschreiben, in welchen Artikeln speciell im Verkehre via Triest und Fiume bedeutende Mengen zum Export, bezw. Import gelangt sind.

Von den Local- und Pachtbahnen erzielten die Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn in Folge eines gesteigerten Transitverkehres, ferner die Graz-Köflacher, Radkersburg-Luttenberger und Bárcs-Pakraczer Bahn, letztere in Folge lebhafteren Holzverkehres, wesentliche Mehreinnahmen.

Die Localbahn Spielfeld-Radkersburg, die Vicinalbahn Güns-Steinamanger und die Localbahn Cilli-Wöllan ergaben einen Ausfall, welcher bei letzterer Bahn durch die in Folge der Grubenkatastrophe in Skalis verursachte geringere Kohlenverfrachtung hervorgerufen wurde.

Stauding-Stramberger Localbahn. Die im Monate Februar 1893 gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres resultirende Mehreinnahme per fl. 1169 ist der Mehrbeförderung von 563 Personen und 1591 t Stück- und Massengütern zuzuschreiben.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monat Februar 1893 sind gegenüber den Ergebnissen des gleichen Monates vom Vorjahre fl. 4383 Mehreinnahmen, wovon fl. 184 den Personen- und fl. 4199 den Güterverkehr betreffen, zu verzeichnen.

Hiemit erscheint der für den Monat Jänner 1893 zufolge der eingetretenen Verkehrsstörungen ausgewiesene Einnahmenausfall von fl. 4315 bereits eingebracht.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende Februar.) Zu der mit Ende Jänner ausgewiesenen Zahl von 387·2 Eisenbahnbau-Kilometern sind im Februar 1893 durch den Beginn des Baues der Localbahn Wodnian-Prachatitz 27·4, dann der Wiener Stadtbahn 0·6 km zugewachsen. Da keine Betriebseröffnung stattfand, so standen Ende Februar 415·2 km im Baue, wovon 121·7 km auf die Staatsbahnen und 293·5 km auf Privatbahnen entfallen. Der Fertigstellung reifen entgegen die Zahnradbahn auf den Schafberg und die Localbahn Wels-Unterrohr. Die Zahl der durchschnittlich per Tag beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter hat sich von 3092 auf 4347 erhöht. (Vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 28 vom 9. März.) [17. März, Z. 14.293.]

Projectirte schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Grossmarkthalle in Wien nach Schwechat, sammt einer Flügelbahn zur Theerproducten-Fabrik am Donaucanale. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die Trassenrevision in Betreff des Projectes des Adolf Springer in Wien für eine schmalspurige Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Grossmarkthalle in Wien nach Schwechat, sammt einer Flügelbahn zur Theerproducten-Fabrik am Donaucanale, jedoch unter Ausschluss der Theilstrecke von der Grossmarkthalle bis zum Administrationsgebäude der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, für den 14. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 6654.]

Böhmische Nordbahn. (Brunnen-Errichtung bei mehreren Wächterhäusern.) Für die Errichtung von Brunnen bei den Wächterhäusern Nr. 20, 26 und b der Strecke Prag—Georgswalde, ferner bei e/3 und e/5 der Strecke Kreibitz—Neudörfl und beim Wächterhause c/9 der Strecke Bensen—Leipa wurde die Bewilligung ertheilt. [28. März, Z. 16.119.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anbau zum Aufnahmsgebäude in Tschernowitz.) In der Station Tschernowitz wurde beim Aufnahmsgebäude ein Anbau hergestellt; in denselben wird das Wartezimmer verlegt und der hiedurch gewonnene Raum im Stammgebäude für ein Kanzleilocale verwendet. [26. März, Z. 15.782.]

— (Sicherungsanlage in Prag (Bubna.) Das Project zu einer Einfahrt-Versicherungsanlage in der Station Prag (Bubna) wurde zur Ausführung genehmigt. [18. März, Z. 14.052.]

— (Wächterhausbau in Tirschnitz.) In der Station Tirschnitz wird ein Vierfaches Wächterhaus errichtet. [28. März, Z. 16.244.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Anschaffung von Cisternenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die Seitens der k. k. Generaldirection der Oesterr. Staatsbahnen in Vorlage gebrachten Typenpläne für Cisternenwagen, welche die Ostrauer Mineralöl-Raffinerie in den Fahrpark der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einzustellen beabsichtigt, genehmigt und gleichzeitig angeordnet, dass an diesen Cisternenwagen eine Schutzvorrichtung anzubringen sein wird, welche im Falle eines Bruches des Bremsgestänges das gänzliche Herabfallen desselben verhindert. [Z. 13.024.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Anschaffung von 300 Kohlenwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft beabsichtigte Anschaffung von 300 Kohlenwagen mit 15 Tonnen Tragfähigkeit u. zw.: 200 Kohlenwagen ohne Bremse und mit beiderseitigen Fallthüren nach den mit den Handels-Ministerial-Erlässen vom 25. Jänner 1890, Z. 53.797 und vom 18. August 1891, Z. 50.883 genehmigten Typenplänen, ferner 100 Kohlenwagen mit Bremse und gedeckten Bremserhüttchen nach dem mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 27. Februar 1893, Z. 6655, genehmigten Typenplane, mit ebensolchen Fallthüren, wie bei den vorbeschriebenen Kohlenwagen ohne Bremse, genehmigt. Diese Kohlenwagen sollen bei der Firma F. Ringhoffer in Smichow Prag angefertigt und sämmtlich bis 15. October abgeliefert werden. [Z. 14.456.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Anschaffung von 18 Güterwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der priv. Buschtěhrader Eisenbahn beabsichtigte Anschaffung von 4 gedeckten Güterwagen ohne Bremse nach den bereits mit Handels-Ministerial-Erlass vom 7. Jänner 1892, Z. 50.906 genehmigten Typenplänen, sowie die weiters in Vorlage gebrachten Pläne für 4 hochbordige offene Güterwagen ohne Bremse, welche zum Transporte von Scheitholz bestimmt sind, und für weitere 10 niederbordige offene Güterwagen ohne Bremse, für Porzellantransport bestimmt, genehmigt. Sämmtliche vorbeschriebene Wagen sollen in der gesellschaftlichen Werkstätte zu Komotau ausgeführt werden. [Z. 10.628.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Hinausgabe einer neuaufgelegten Instruction über die Vacuumbremse.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sah sich veranlasst, eine Neuauflage der Instruction über die Vacuumbremse zu veranstalten. Der Inhalt dieser neuen, mit 1. März in Kraft getretenen Instruction enthält Aenderungen, welche sich auf die Neuanbringung einer Vorrichtung an den Locomotiven beziehen, durch welche es ermöglicht wird, bei Anwendung der Bremse die Räder der Locomotive für gewöhnlich von der für dieselben nachtheiligen Einwirkung der Bremse auszuschliessen, im Falle der Gefahr jedoch dieselben mitbremsen zu können. Auch wurde eine Bestimmung aufgenommen, durch welche bei Anwendung von Vorspanns-Locomotiven das Verkuppeln der Vacuumschläuche geregelt wird. [G.-I.-Z. 4789.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Vorlage des Gesetzentwurfes über die fortsetzungsweisen Theissregulirungsarbeiten und über die Verlegung der Einmündung des Franzenscanals in die Theiss.) Der Finanz-Ausschuss des Abgeordnetenhauses hat diesem am 23. März l. J. den im Einvernehmen der betheiligten Ministerien ausgearbeiteten Gesetz-Entwurf, die Fortsetzung der Regulirungsarbeiten im Theissgebiete, die Herstellung des Stromes in gut schiffbarem Zustande und die Verlegung der Einmündnng des Franzenscanals in die Theiss betreffend, vorgelegt. Der Entwurf lautet:

§ 1. Der Ackerbauminister wird ermächtigt, die fortsetzungsweise Regulirung der Theiss nach den vorgelegten Plänen und die Verlegung der Theissmündung des Franzenscanals binnen höchstens 12 Jahren vom Jahre 1892 an gerechnet, durchzuführen.

§ 2. Im Sinne des Gesetzes wird der Staat selbst die aus dem Gesichtspunkte des Wasserabflusses und der Schiffahrt nothwendigen Durchstiche und Strombett-Regulirungen, ebenso die zu diesem Zwecke nothwendigen Ufersicherungsarbeiten auf eigene Kosten durchführen und erhalten. Insofern diese durch den Staat durchzuführende Ufersicherung auch im Interesse der Schutzwerke irgend einer Regulirungs-Gesellschaft nothwendig ist, kann der Beitrag der interessirten Gesellschaft zu den Herstellungskosten nicht grösser sein, als der Betrag, welchen der in anderer Weise bewerkstelligte Schutz der gesellschaftlichen Werke kosten würde.

§ 3. Ueber die Frage, ob und inwieweit das Interesse der Gesellschaft es wirklich nothwendig mache, dass der Staat die Ufersicherung durchführe, sowie in dem Falle, wenn dies auch im Interesse der Gesellschaft gelegen, aber bezüglich des Beitrittes keine Vereinbarnng zu Stande kommt: beschliesst auch in der Frage des Beitrittes der Gesellschaft nach Einvernahme des Central-Ausschusses der Theissthal-Gesellschaft mit Inbetrachtnahme der eine ausnahmsweise Würdigung verdienenden Umstände der Ackerbauminister.

§ 4. Von den mit 17,000.000 fl. präliminirten Kosten der im § 1 umschriebenen Arbeiten sind 1,500.000 fl. in den Staatsbudgets der Jahre 1892 und 1893 bereits gedeckt; die Bedeckung der restlichen 15,500.000 fl. wird den Verfügungen eines späteren Gesetzes vorbehalten.

§ 5. Ueber die Abänderung einiger Bestimmungen des die Reconstruction des Franzenscanals und die Verlängerung desselben bis zum Borjaser Durchstich betreffenden G.-A. XXXIV ex 1870, wird ein besonderes Gesetz verfügen.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung znr Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 10. März 1893, Z. 9373, dem k. und k. Kämmerer und Reichstags-Abgeordneten Bernhard Ürményi und dem Advocaten Josef Farnady für eine von der Station Versecz der Linien Temesvár—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahnen ausgehende und diese über Nagy-Szredistye, Nagy-Szám, Klopodia und Ferendia in der Station Móriczföld-Sesdia der Linie Vojtek—Német-Bogsán der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, anf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 10. März 1893, Z. 10.494, dem Aurel Fest und Consorten für eine von der Linie (Oderberg)-Csácza—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Bahn, und zwar von der Station Szepes-Olaszi-Várallya abzweigende und entweder über Wellbach im Wellbachthale oder längs dem Bache Ribniczek bis Szepes-Olaszi führende normalspurige Localbahn, auf die Daner eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 10. März 1893, Z. 11.086, dem Magnatenhaus-Mitgliede Graf Franz Széchényi und dem Emil Márffy für eine von der Station Barcs-Telep der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Localbahn Samogy-Szobb—Barcs abzweigende und diese über Pálfalu, Szulok und von dort aus entweder über Homok-Szent-György und Tapazd, oder über Kálmáncsa, Német-Lad, Magyar-Lad, die Gemarkung der Gemeinde Kadarkut, ferner von dort aus über Szerászló, Szent-Benedek, Kapos-Mérö und Kapos-Ujlak, in der Station Kaposvár mit der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, anf die Daner eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 10. März 1893, Z. 11.788, dem Med. Dr. Julius Mády, dem Apotheker Koloman Koráni und dem Fülöpszáláser Einwohner Carl Galambos für eine von der Station Fülöpszállás der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und über Puszta Tetétlen, die Gemarkung der Gemeinde Solt nnd Reóbér bis Duna-Partja führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Allgemeine Waggonleih-Gesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 21. März fand in Budapest die ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Allgemeinen Waggonleih-Gesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 23 ex 1892) unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Béla Polgák in Anwesenheit von 21 Actionären mit 3712 Actien statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Bericht über die Gestion der Gesellschaft im Betriebsjahre 1892 zur Verlesung, welcher constatirt, dass das Ergebniss des abgelaufenen Geschäftsjahres sich in Folge entsprechender Ausnützung des Wagenparkes günstig gestaltet hat. An Wagenmiethen wurden fl. 260.548·20 und an Interessen für disponible Gelder fl. 18.585·46, zusammen daher fl. 279.133·66 vereinnahmt. Nach Abzug der diversen Betriebsausgaben per fl. 68.937·55, sowie der Abschreibungen vom Fahrpark und von dem Werthe der Reservebestandtheile, sowie für den Fond zur Erneuerung der Achsen und Räder per fl. 35.263·13 resultirt ein Reingewinn von fl. 174.932·98. Hievon gelangen nach Ausscheidung der 5 Ct. Zinsen des Actiencapitals im Betrage von fl. 60.000·— für den Reservefond fl. 5746·65 und an Tantième für die Direction fl. 11.493·30, daher zusammen fl. 77.239·95 in Abzug und verbleiben sodann noch fl. 97.693·03 und zuzüglich obiger fl. 60.000·—, sowie des Uebertrages aus dem Jahre 1891 per fl. 48.531·—, zusammen fl. 206.224·03 zur Disposition der Generalversammlung. Die Direction beantragt, hievon als Dividende 9 pCt., somit fl. 108.000 an die Actionäre zu vertheilen und von dem Reste per fl. 98.224·03 zur Bildung einer Dividenden-Reserve fl. 25.000, der Steuer-Reserve fl. 15.000, der Reparaturs-Reserve fl. 10.000 zuzuführen und von dem Werthe des Hatvaner Depotplatzes fl. 5000, von dem Werthe der Hatvaner Werkstätte fl. 4571, zusammen fl. 59.571 abzuschreiben und den Rest per fl. 38.653·03 auf neue Rechnuug vorzutragen. Um dem Wunsche zahlreicher Actionäre zu entsprechen, stellt die Direction noch den Antrag, gleichzeitig auch die Zusammenlegung der Actien derart zu beschliessen, dass für je 5 auf fl. 80 Nominale lautende Actien zwei neue auf fl. 200, respective 400 Kronen lautende Actien herausgegeben werden sollen. — Die Generalversammlnng nahm den Bericht zur Kenntniss, acceptirte die auf die Verwendung des Reingewinnes, sowie auf die Umgestaltung der Actien bezüglichen Anträge und ertheilte das Absolutorium. Schliesslich wurden die beantragten Modificationen der Statuten, welche in Folge des vorstehenden Beschlusses sich als nothwendig erweisen, angenommen. Die Dividende von fl. 7·20 per Actie gelangt vom 23. März angefangen zur Auszahlung.

Ausland.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen im Jahre 1892.) Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der im Jahre 1892 auf den Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personen-Beförderung vorgekommenene Verspätungen und deren Ursachen betrug die Gesammtlänge der 36 grösseren in Betracht gezogenen Bahnen, bezw. Bahnnetze am Ende des Jahres 37.053 km von denen 12.533 km zweigeleisig waren. Im Ganzen wurden zurückgelegt: 1.183,208.260 Zugkm oder durchschnittlich im Tage = 500.547, bezw. 23.521,796.454 Achskm oderdurchschnittlich im Tage = 9,622.395. Von den zurückgelegten Zugkilometern kommen auf 1 km Bahnlänge im Jahresdurchschschnitt 4985 und von den zurückgelegten Achskilometern 95.881. Von den fahrplanmässigen, zur Personenbeförderung dienenden Zügen verspäteten im Ganzen 37.466; von diesen Verspätungen wurden jedoch 13.627 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgernfen, sodass den betreffenden Bahnen nur 23.839 Verspätungen zur Last fallen, gegen 39.621 im Vorjahre. Hievon entfallen auf 1,000.000 Zugkm 130 und auf 1,000.000 Achskm 7, mithin auf 1,000.000 Zugkm 95 42 % weniger, bezw. auf 1,000.000 Achskm 5 = 42 % weniger als im Vorjahre. Nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der auf 1,000.000 Zug- und Achskm entfallenden Verspätungen ergeben sich 30 Verspätungen, gegen 51 im Vorjahre. In Folge

der Verspätungen wurden 20.944 Anschlüsse versäumt. Bei einer Bahn sind Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. Die 23.839 den betreffenden Bahnen zur Last fallenden Verspätungen sind veranlasst in 2379 Fällen durch Schadhaftwerden der Fahrzeuge, in 327 Fällen durch mangelhaften Zustand der Bahnanlagen, in 9806 Fällen durch Sperrung der Geleise, in 188 Fällen durch Post- und Steuerabfertigung, in 4646 Fällen durch starken Verkehr, in 22 Fällen durch Rangiren, Umsteigen der Reisenden und Umladen von Reisegepäck und Gütern, in 2009 Fällen durch Dampfmangel u. dgl., in 2050 Fällen durch atmosphärische Einflüsse, in 141 Fällen durch Entgleisungen und Zusammenstösse der betreffenden Züge und in 68 Fällen durch sonstige Betriebsereignisse. Wird die Reihenfolge der Eisenbahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach den Verhältnisszahlen (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1,000.000 Zugkm und der auf 1,000.000 Achskm entfallenden eigenen Verspätungen festgestellt, so nehmen die Hessische Ludwigsbahn, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn und die Bahnen im Bezirk der kgl. Eisenbahndirection (linksrheinischen) zu Köln die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirk der kgl. Eisenbahndirection (linksrheinischen) zu Köln, die Neustrelitz-Warnemünder Bahn und die Mecklenburgische Südbahn an die ungünstigsten Stellen. In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen und Anschlussversäumnisse bei den Zügen, die in Folge Schneeverwehungen, Ueberschwemmungen u. dgl. ganz oder theilweise ausfielen, unberücksichtigt geblieben. Aus derartigen Ursachen sind 252 Züge ganz und 140 Züge streckenweise ausgefallen, sowie 124 Anschlüsse versäumt worden.

— (Gesetz, betreffend die Einführung einer einheitlichen Zeitbestimmung.) Das Deutsche Reichsgesetz-Blatt Nr. 7 vom 16. März publicirt das Gesetz vom 12. März, betreffend die Einführung einer einheitlichen Zeitbestimmung, welches Nachstehendes festsetzt: die gesetzliche Zeit in Deutschland ist die mittlere Sonnenzeit des fünfzehnten Längengrades östlich von Greenwich.

Dieses Gesetz trat mit dem Zeitpunkte in Kraft, in welchem nach der im vorhergehenden Absatz festgesetzten Zeitbestimmung der 1. April begann.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Thale nach Ellrich.) Einem zu Nordhausen zusammengetretenen Comité ist Seitens des kgl. preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Thale nach Ellrich ertheilt worden.

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Marklissa nach der Landesgrenze.) Der Stadtgemeinde Lauban ist Seitens des kgl. preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Marklissa nach der Landesgrenze in der Richtung auf Friedland in Böhmen ertheilt worden.

— (Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Neuenhaus zur Almelo-Salzbergener Eisenbahn.) Das kgl. preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat dem Kreisausschusse der Grafschaft Bentheim die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Neuenhaus über Nordhorn nach einem geeigneten Punkte der Almelo-Salzbergener Eisenbahn ertheilt.

Schweiz. (Projectirte Eisenbahn von Renens nach Lausanne.) In Folge eines unter dem 7. December 1891 eingebrachten Gesuches empfiehlt der Bundesrath in einer an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 20. März die bedingungsweise Ertheilung der Concession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Renens nach Lausanne (Gare du Flon) auf die Dauer von 80 Jahren an eine zu bildende Actiengesellschaft mit dem Sitze in Lausanne. Die projectirte Linie geht vom Bahnhofe Renens der Jura—Simplon-Bahn aus, benützt auf eine Strecke von 1300 m die Geleise der letzteren, zweigt bei dem Niveau-Uebergange „Le Pérelet" ab, kreuzt die Strassen nach Renens und Prilly, wendet sich in einer Curve von 300 m leicht nach Südosten, kreuzt die Strasse nach Morges und zieht sich über Couchirard, Petit-Prélaz und Boston bis zu der Gare du Flon in Lausanne. Die Totallänge der Bahn beträgt 4·350 km, die Baulänge 3·050 km, die Maximalsteigung 20 Promille, der Minimalradius 300 m und die Höhendifferenz 58·1 m. Die Gesammtkosten sind mit 1,000.000 Frcs. veranschlagt. Die projectirte Bahn soll in erster Linie dem Gütertransport dienen, doch bleibt es dem Bundesrathe vorbehalten, die Beförderung von Personen und Gepäck zu verlangen, wenn sich hiefür ein Bedürfniss zeigen sollte. Nach einer Frist von 24 Monaten, vom Datum der Concession an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen; innerhalb 6 Monaten nach Genehmigung der Pläne ist mit den Erdarbeiten zu beginnen und 18 Monate nach dem Baubeginne ist die ganze Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

— (Reexpeditionstaxen für Getreide etc. aus Oesterreich-Ungarn ab Rorschach nach den Stationen der Sihlthalbahn.) Zufolge Bekanntmachung der Direction der Schweizerischen Nordostbahn vom 13. März sind mit sofortiger Giltigkeit für den Transport von Getreide, Kleie, Malz, Hülsenfrüchten und Oelsaaten in Ladungen von 10.000 kg aus Oesterreich-Ungarn nachstehende Reexpeditionstaxen ab Rorschach nach den Stationen der Sihlthalbahn in Kraft getreten:

Ab Rorschach nach	Cts. pro 100 kg
Zürich-Giesshübl	74
Papierfabrik a./d. Sihl (nur für Sendungen der Papierfabrik a./d. Sihl)	75
Zürich-Manegg (nur für Sendungen der Spinnerei Wollishofen)	77
Zürich-Leimbach	77
Sood (nur für Sendungen der Firma Wunderli, Zollinger & Cie., vormals Heinrich Kunz)	78
Adlisweil	78
Langnau-Gattikon	81
Sihlwald	83

— (Uebertragung der Concession und Fristverlängerung für die Eisenbahn Gimel—Allaman.) Der Bundesrath beantragt mit einer an die Bundesversammlung gerichteten Botschaft vom 27. März, die unter dem 9. October 1890 ertheilte Concession für eine schmalspurige Eisenbahn von Gimel über Aubonne nach Allaman an eine zu bildende Actiengesellschaft zu übertragen und gleichzeitig die im Artikel 5 dieser Concession festgesetzte, durch die Beschlüsse vom 24. November 1891 und vom 30. Mai 1892 erstreckte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, um zwei Jahre, d. i. bis zum 31. December 1894, zu verlängern.

— (Uebertragung der Concession für eine Drahtseilbahn vom Untergrund in Luzern auf den Gütsch.) Die unter dem 21. März 1884 dem Ignaz Businger in Luzern ertheilte Concession für eine Drahtseilbahn vom Untergrund in Luzern auf den Gütsch soll über Antrag des Bundesrathes vom 23. März an dessen Witwe übertragen werden.

England. (City- and South London- [elektrische] Bahn.) Am 24. Jänner hielt der Elektriker Dr. Eduard Hopkinson in der kgl. Akademie zu London einen Vortrag über den Betrieb der City- and South London-Bahn. Die Züge derselben verkehren gegenwärtig in Zwischenräumen von 3 bis 4 Minuten. In der Generator-Station sind 8 Lancashire-Dampfkessel, sowie 4 verticale Verbundmaschinen und 4 Dynamomaschinen, System Edison-Hopkinson, aufgestellt. Hopkinson hält nach den bisherigen Erfahrungen dafür, dass die Benützung der nicht isolirten Schienen und damit der Erde als Rückleiter für derlei interurbane Anlagen durch die Gesetzgebung verboten werden sollte, weil die telephonischen Verbindungen sehr gestört werden und die Beobachtungen am Observatorium von Greenwich hierdurch sehr gelitten haben. Die Constructionsweise der elektrischen Locomotiven, wobei die Armatur der Motoren direct von den Achsen getragen wird, während die Magnete theils von den Achsen, theils vom Rahmen getragen werden, hat sich in ihrer grossen Einfachheit gut bewährt. Das Gewicht der Maschinen beträgt 10·35 t, die Länge zwischen den Buffern beträgt 14'. Nach den bisherigen Erfahrungen ist zum Ingangsetzen des Zuges ein vierfach stärkerer Strom erforderlich als während der Bewegung desselben. Die Betriebskosten einschliesslich der Erhaltungskosten der Locomotiven und der Generatorstation betragen 6·3 d per Zugmeile. Die Reparaturskosten stellten sich bisher auf 0·39 d per Zugmeile. Die Züge sind bei Normalbesetzung 40 t schwer und befördern 100 Fahrgäste. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit beträgt 11·5 englische Meilen (18·5 km) per Stunde, die factische Geschwindigkeit zwischen zwei Stationen steigt bis zu 13·5 Meilen (21·7 km) per Stunde. Seit Eröffnung der Bahnlinie, d. i. seit zwei Jahren, wurden 820.000 Zugmeilen geleistet und über 12 Millionen Fahrgäste befördert. Hinsichtlich der Frage, ob die nächste Zukunft der Dampf- oder der elektrischen Locomotive gehöre, äusserte sich Dr. Hopkinson dahin, dass bei dem Umstande, als bisher die Betriebskosten per Person und Bahnmeile so ziemlich dieselben

sind, noch geringe Hoffnung auf die baldige Umwandlung der bisherigen Betriebsweise der Bahnen vorhanden sei. Ein Anlass hiefür könnte nur dann geboten sein, wenn das auf den Hauptbahnen fahrende Publicum auf eine grössere Fahrgeschwindigkeit, etwa auf 200 bis 300 Meilen (engl.) per Stunde drängen sollte. [„Railway News."]

— (Auflassung der II. Wagenclasse.) Dem Beispiel der Midland- und der Great Northern-Eisenbahn folgend, hat die Great Eastern-Eisenbahn mit Ausnahme der Züge auf den Londoner Vorstadtlinien, sowie der Route London—Harwich die II. Wagenclasse abgeschafft. Eine gleiche Massregel beabsichtigt die London Tilbury and Southend-Railway binnen Kurzem in allen Zügen durchzuführen.

Südamerika. (Mittheilungen über die Eisenbahnen von Bolivia.) Nach einem Berichte des Gesandten der Vereinigten Staaten an seine Regierung, die Verhältnisse Bolivias betreffend, besitzt dieser Staat gegenwärtig zwei Bahnverbindungen, welche aus dem Innern des Landes zum Stillen Ocean führen, d. i. die Autofagasta- und Oruro-Bahn, mit einer Länge von circa 750 engl. Meilen, und die Araquipa- und Mollondo-Bahn mit 500 Meilen Länge, welche in ihrem Zuge an den Titicaca-See gelangt, der eine Dampferlinie gegen La Paz besitzt. Die Regierung von Bolivia hat schon vor einiger Zeit Concessionen für weitere Bahnen verliehen, welche aus dem Landesinnern zu den nächsten Hauptströmen Südamerikas, dem Amazonenstrome und La Plata-Strome, bezw. deren Zuflüssen, führen sollen. Eine dieser Bahnconcessionen wurde an den General Osborne in Chicago, den Präsidenten der Paraguay- und Bolivia-Eisenbahn verliehen, welch letztere, schon in Bau befindliche Linie in der Stadt Asuncion am Paraguay-Flusse beginnt. Nach Eintritt der Bahnlinie in den Staat Bolivia gelangt dieselbe nach Sucre, sodann in den bedeutenden Minenbezirk von Huanchaca und Oruro, hierauf zur Stadt La Paz und an das östliche Ufer des Titicaca-Sees. Im Weiteren tritt die Bahn in das Gebiet von Peru und verbindet sich nächst Santa Rosa im Süden der Stadt Cuzco mit der Peruvianischen Südbahn. Die Trasse dieser Bahn ist derart gewählt, dass sie voraussichtlich entweder gänzlich oder doch zum grössten Theile in den Zug der projectirten Intercontinentalen Eisenbahn als deren bolivische Theilstrecke einbezogen werden dürfte. Die beschriebene Bahnlinie durchzieht die ausgedehnten Hochebenen von Ost-Bolivia, welche für den Bahnbau insoferne günstig sind, als dieselben keine kostspieligen Anlagen im Unterbau erfordern. Durch die Führung dieser Bahn innerhalb der Bergwerksdistricte des Landes, woselbst hauptsächlich Silber, ferner aber auch Gold, Kupfer und Wismuth gewonnen werden, dürften diese Productionsstätten einen fühlbaren Aufschwung nehmen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Elektra" aus Shanghai.) Dieser Dampfer mit 1996 Tonnen Gehalt ist am 12. Februar nach 19tägiger Fahrt mit 13 Passagieren und 2081 Gewichtstonnen Ladung von Shanghai in Triest eingetroffen. — Derselbe brachte hauptsächlich: aus Shanghai 13.650 kg Häute; aus Hongkong 105.000 kg Quassia; aus Canton 28.000 kg Quassia; aus Colombo 30.450 kg Kaffee, 56.343 kg Cocosnussöl; aus Singapore 20.300 kg Zinn; aus Calcutta 245.326 kg Häute, 148.000 kg Baumwolle, 34.560 kg Tamarinde, 69.832 kg Indigo, 19.234 kg Schellack; aus Bombay 616.275 kg Baumwolle, 50.750 kg Ricinusölsamen, 40.600 kg Kaffee, 10.251 kg Cocosnussöl; aus Aden 25.408 kg Kaffee, 85 970 kg Gummi, 12.281 kg Weihrauch, 19.030 kg Häute; aus Suez 23.493 kg Gummi; aus Port-Said 34.625 kg Kaffee, 262.044 kg Tabak, 23 297 kg Zinn. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 2,742.921 fl.

— (Ankunft des Dampfers „Imperator" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnen Gehalt ist am 17. Februar nach 17tägiger Fahrt mit 28 Passagieren und 1562 Gewichtstonnen Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte hauptsächlich aus Bombay 1,076.700 kg Baumwolle, 244.107 kg Mirabolan, 123.875 kg Kaffee, 50.750 kg Ricinussamen, aus Aden 13.702 kg Kaffee, 7054 kg Gummi, 1725 kg Häute, aus Suez 1520 kg Indigo. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 992.023 fl.

Wörthersee. (Schiffahrts-Concession.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat dem Privatbeamten in Wien Emanuel Kallberg die erbetene Concession zum Schiffahrtsbetriebe mittelst eines mit Petroleummotor bewegten Bootes auf dem Wörthersee zwischen Pörtschach und Unter-Dellach, sowie zum periodischen Personentransporte unter den nachstehenden Bedingungen ertheilt:

1. Der Verwendung des Bootes mit Petroleummotor im öffentlichen Verkehre hat eine Probefahrt voranzugehen, bei welcher sowohl die Tüchtigkeit des Fahrzeuges und der Maschine, als auch die specielle Eignung des Schiffsführers, welcher auch die allgemeine Qualification eines Dampfkessel- und Maschinenwärters besitzen muss, zur Führung dieser Art von Fahrzeugen zu erproben sein wird. Hiebei wird bemerkt, dass die Führung des Schiffes und die Bedienung des Motors einer und derselben Person anvertraut werden kann.
2. Zum vorstehenden Zwecke hat der Concessionswerber sofort nach Beschaffung des Fahrzeuges die Anzeige zu erstatten, wonach die Vornahme der Probefahrt unter Zuziehung eines Staatstechnikers und des k. k. Schiffahrts-Gewerbeinspectors unverweilt veranlasst werden wird.
3. Der Concessionswerber wird verpflichtet, sich ohne weitere Einwendungen jenen Anordnungen zu fügen, welche in Folge der vorgenannten Probefahrt im Interesse der Sicherheit des Schiffahrtsbetriebes von der k. k. Landesregierung in Klagenfurt erlassen werden.
4. Die Dauer der Concession zum Schiffahrtsbetriebe wird auf 25 Jahre beschränkt.
5. Sollte zum Schiffahrtsbetriebe die Anlage von Landungsstellen oder Landungsbrücken erforderlich sein, so hat der Concessionswerber die hiezu nach dem Gesetze vom 28. August 1870, L.-G.- u. V.-Bl. Nr 46, erforderliche Bewilligung der competenten politischen Behörde vor der Eröffnung des Betriebes rechtzeitig zu erwirken.
6. Vor der Eröffnung des Betriebes ist der Gebührentarif und der Fahrplan in je 5 Exemplaren der k. k. Landesregierung in Klagenfurt zur Genehmigung vorzulegen.
7. Die periodische Revision der Tarife wird sich vorbehalten.
8. Der Concessionswerber wird verpflichtet, den genehmigten Fahrplan rechtzeitig zu verlautbaren, denselben an die als Aufsichtsbehörde fungirende k. k. Bezirkshauptmannschaft Klagenfurt vorzulegen und denselben nicht nur auf dem Schiffe selbst, sondern auch in den beiden End- und allfälligen Zwischenstationen unter Ersichtlichmachung der Preise anzuschlagen.
9. Die einmal activirte Linie muss, ausserordentliche Umstände ausgenommen, welche der k. k. Landesregierung in Klagenfurt fallweise anzuzeigen sind, aufrecht erhalten werden.
10. Auf die Bestimmungen des § 19 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, über die Verleihung von Anstellungen an ausgediente Unterofficiere, ist entsprechend Bedacht zu nehmen.
11. Der Concessionswerber wird verpflichtet, alljährlich statistische Ausweise über den Verkehr in den einzelnen Relationen an die k. k. Landesregierung in Klagenfurt vorzulegen.
12. Auf den so concessionirten Schiffahrtsbetrieb haben selbstverständlich die Bestimmungen der Schiffahrtsordnung auf Kärntner-Seen, Absätze 1—10 und 30—32 der Verordnung der k. k. Landesregierung in Klagenfurt vom 5. Juli 1888, Z. 7231, L.-G.- u. V.-Bl. Nr. 19, volle Anwendung zu finden. [H.-M.-Z. 65.320 ex 1892.]

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets Wien [Westbahnhof] —Melk—Stein [Krems] —Wien [Franz Josef-Bahnhof], oder umgekehrt.) Vom 30. März 1893 bis auf Weiteres werden ab Wien Westbahnhof und Wien Franz Josef-Bahnhof combinirte Tour- und Retourbillets zu nachstehenden Preisen inclusive Stempelgebühr zur Ausgabe gebracht: Von Wien (Westbhf.) nach Melk—Stein (Krems) —Wien (Franz Josef-Bhf.) oder von Wien (Franz Josef-Bhf.) nach Krems—Stein—Melk—Wien (Westbhf.) II. Classe Bahn, I. Platz Schiff fl. 4·58 Banknoten, III. Classe Bahn, II. Platz Schiff fl. 2·24 Banknoten. Diese Billets berechtigen zur Benützung sämmtlicher fahrplanmässiger Personenzüge der k. k. Oesterr. Staatsbahnen auf der Strecke Wien (Westbhf.) —Melk, der Post- und Local-Dampfer der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Strecke Melk—Stein und der Bahnstrecke Krems—Wien (Franz Josef-Bhf.), bezw. auf der Bahnstrecke Wien (Franz Josef-Bhf.)— Krems, der Schiffsstrecke Stein—Melk und der Bahnstrecke Melk—Wien (Westbhf.) haben eine fünftägige Giltigkeit und ist es gestattet, die Fahrt beliebig in den Bahn- und Schiffsstationen gegen Vorweisung des Billets und Anzeige des Aufenthaltes bei dem betreffenden Stations-Vorstande zu unterbrechen. Bis inclusive 5. Mai verkehren die Localschiffe

zwischen Melk—Stein nur dreimal wöchentlich zu Thal und dreimal wöchentlich zu Berg. Ab 6. Mai findet eine tägliche Schiffsverbindung in beiden Richtungen statt.

Hamburger Verein oberländischer Schiffer. (Jahresbericht 1892.) Dem Berichte, welchen dieser Verein über seine Thätigkeit im IV. Jahre seines Bestehens 1892 den Mitgliedern erstattet hat, ist zunächst zu entnehmen, dass die Mitgliederzahl dieses vor vier Jahren gegründeten Vereines, welche Ende 1891 sich auf 320 Interessenten belief, abermals, und zwar auf 346 gestiegen ist. Die zur Ausscheidung gelangenden Vorstandsmitglieder wurden wiedergewählt, die Besetzung der Aemter im Vorstande blieb die gleiche wie im Vorjahre. Die Wiedereröffnung der Elbeschiffahrt erfolgte 1892 um Mitte Februar. Der Schiffahrtsschluss trat wegen des frühen Winters schon in der zweiten Hälfte November ein. Ermöglichten auch nachträglich verschiedene Witterungsumschläge auf kurze Zeiten eine Bewegung der Schiffahrt, so hinderte dennoch der ungewöhnlich niedere Wasserstand eine den Kosten der Wiederaufnahme des Betriebes entsprechende Ausnützung dieser wenigen Tage. Der Wasserstand war im Berichtsjahre im hohen Grade ungünstig. Bis zum Monate Juli und theilweise auch in letzterem verhältnissmässig befriedigend gestaltete sich derselbe sodann bis in den September hinein so ungünstig, wie dies seit einer Reihe von Jahren nicht der Fall war. Einer vorübergehenden Wasserzunahme im September folgte dann wieder eine selten dagewesene Wasserarmuth für das Herbstgeschäft. — Die Waarenzufuhren waren bis Juli ziemlich umfangreich, die dann in Hamburg auftretende Cholera-Epidemie aber beeinflusste im Vereine mit dem niederen Wasserstande den Ertrag des Flussschiffahrtsgewerbes in der nachtheiligsten Weise. — Ueberdies blieben die Haupteinfuhrsartikel (Getreide) wie der Hauptausfuhrartikel (Zucker) während des Herbstes in der Verschiffung gegen die Vorjahre ausserordentlich zurück. Das Gesammtergebniss der Flussschiffahrt im Jahre 1892 kann daher nur als ein recht ungünstiges bezeichnet werden. Den Mittheilungen über die Hamburger Hafenverhältnisse ist zu entnehmen, dass der neue grosse See- und Flussschiffahrts-, sowie der daneben liegende Seeschiffahrtshafen im Frühjahre ihrer Vollendung entgegengehen. In der Austiefung, wie sie nunmehr vorgenommen wird, ist insoferne gegenüber der ursprünglich beabsichtigten eine Aenderung eingetreten, als zuerst der nördliche Theil in einer Breite von 100 m auf die für Seeschiffsliegeplätze erforderliche Theil von 3 m unter Null gebracht werden, wogegen die übrige durch eine Reihe von Duc d'Alben abgetrennte, ursprünglich nur für Flussschiffe Verwendung finden sollende Fläche nur + 0 m Tiefe erhalten sollte. — Nunmehr aber wird, einer späteren Verfügung gemäss, der ganze Hafen auf 3 m unter Null ausgetieft, um überall den Verkehr für Seeschiffe zu ermöglichen. Gelegentlich der Besprechungen in den Sitzungen der Bürgerschaft über diesen Gegenstand wurde durch Senatsdelegirte und durch die zur Prüfung hierüber eingesetzte Commission dem Gedanken Ausdruck gegeben, dass für die hiesigen Seehäfen, insolange das Bett der Unterelbe nicht tiefer gelegt wird, eine Tiefe von — 3 m, welche einem Wasserstande + 6·3 m bei mittlerem Hochwasser entsprechen würde, vollständig genügte und bei dem stetig wachsenden Schiffahrtsverkehre es sich später empfehlen dürfte, den Kuhwärder zu Hafenzwecken, besonders für grosse Schiffe zu erschliessen, um die oberen Häfen von dem stetig zunehmenden Verkehre zu entlasten. Diesen Häfen soll alsdann eine grössere Tiefe gegeben werden. Der Uebersicht über die Geschäftsthätigkeit des Vereines im Einzelnen ist zu entnehmen, dass derselbe insbesondere mit nachstehenden Flussschiffahrtsfragen beschäftigt war. Wimpelführung der Flussschiffe in der Thalfahrt auf der Elbe und Saale, Vermessung der Schulen in Hamburg, Zollabfertigung am Entenwärder, Uebelstände im Hafen von Wittenberge, Bezeichnung des Fahrwassers der Havel, Anlage einer Brücke und von Schlengeln zwecks Verbindung mit dem Lande in der Dovenalbe, Stundung der Quaigelder, Aenderung der Revisionsatteste, Verbesserung der Durchfahrt durch die Zugbrücke bei Havelberg, Duc d'Alben im Durchstich am linken Elbeufer zu Hamburg, Schönebecker Schluss- und Ladescheine, Sonn- und Festtagsruhe im Schiffergewerbe, Zollabfertigung ganzer inländischer Schiffsladungen am Fährcanale, Trinkwasser für Flussschiffe, Verladungen mit der Bedingung „frei ab Flussschiff Abladeort bis frei Flussschiff Bestimmungsort", Verlegung der Liegeplätze für in Hamburg ankommende und abgehende Flussschiffe, nächtlicher Flussschiffahrtsverkehr während der Cholera-Epidemie, Elbestrompolizei-Ordnung, durch die Cholera der Flussschiffahrt zugefügte Schädigungen, endlich Abblendung des elektrischen Lichtes in Geesthacht.

Verschiedene Mittheilungen.

Verlosungen.

Am 14. März:

Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn. 3 pCt. Goldprioritäten-Partial-Obligationen (Rückzahlung ab 2. October).

Am 1. April:

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. 1871er Anleihe (Rückzahlung ab 30. Juni).

Kaiser Franz Josef-Bahn. 4 pCt. Prioritäten Em. 1884 (Rückzahlung ab 2. October).

Mährisch-schlesische Nordbahn. 5 pCt. Silberprioritäten I. und II. Em. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ausfolgung von Restcoupons.

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. 3 pCt. Prioritäten. Die Staatseisenbahn-Gesellschaft hat beschlossen, den Einreichern der am 1. September 1892 fällig gewesenen Coupons der 3 pCt. Prioritäten, welche dieselben mit dem um die Einkommensteuer gekürzten Betrage von Fr. 6.75 eincassiren oder bereits eincassirt haben, Restcoupons auszufolgen, auf Grund welcher eine eventuelle Nachzahlung zu beheben sein wird. — Diese Restcoupons gelangen an denselben Stellen zur Ausfolgung, bei welchen die Eincassirung der Coupons erfolgte.

Generalversammlungen.

8. April: Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
9. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
12. „ Achenseebahn-Gesellschaft.
12. „ Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn. (2. Ausschreibung.)
15. „ Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.
15. „ Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
18. „ Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft.
27. „ Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.
29. „ Böhmische Westbahn.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLV. Stückes.) Das am am 29. März herausgegebene XLV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2141: Verfügung des kgl. württembergischen Ministeriums des Innern vom 26. Jänner 1893, betreffend die Einfuhr von Wiederkäuern und Schweinen aus Oesterreich-Ungarn nach Württemberg.

Nr. 2142: Bekanntmachung des königl. württembergischen Ministeriums des Innern vom 26. Jänner 1893, betreffend die Einfuhr von Vieh aus Oesterreich-Ungarn nach Württemberg.

— (Inhalt des XLVI. Stückes.) Das am 31. März herausgegebene XLVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2143: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 23. März 1893, Z. 4969, betreffend die Wiedergestattung der Ausfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Sereth, sowie die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in den in diesem Bezirke gelegenen Ein- und Ausladestationen.

Nr. 2144: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 24. März 1893, Z. 9276, betreffend die Gestattung der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus Böhmen nach Mähren.

Nr. 2145: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 31. März 1893, Z. 22.531, betreffend die Aufhebung der bezüglich der Einfuhr von Schweinen aus der Confinirungs-Anstalt zu Biala in Galizien nach Niederösterreich verfügten Beschränkungen.

— (Inhalt des XLVII. Stückes.) Das am 4. April herausgegebene XLVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2146: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 24. März 1893, Z. 38.266, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in dem Gerichtsbezirke Kaurim.

Nr. 2147: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 24. März 1893, Z. 38.564, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in dem Gerichtsbezirke Postelberg.

Nr. 2148: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen, vom 25. März 1893, Z. 38.497, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in dem Gerichtsbezirke Melnik.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Zuckerverkehr.

Reexpedition von Zuckersendungen in dem öffentlichen Lagerhause und Freilager, Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17, der Ersten österr. Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Die an den Uebernahmstarifen

a) vom 15. Februar 1890 (incl. Nachtrag I vom 15. Februar 1892) für den Verkehr von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Budapest und den unterhalb Budapest gelegenen Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft via Wien (Donauuferbahnhof) der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn;

b) vom 15. März 1893 für den directen Frachtgutverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und serbischen, bulgarischen, rumänischen und russischen Stationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft via Wien (Donauuferbahnhof) der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn

betheiligten Verwaltungen bewilligen im Einvernehmen mit der General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der General-Direction der k. k. Oesterr. Staatsbahnen rücksichtlich der in den genannten Uebernahmstarifen enthaltenen Relationen für Zuckersendungen bei Auflieferung von mindestens 5000, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen, das Reexpeditionsverfahren in dem oben genannten öffentlichen Lagerhause unter den in der Kundmachung vom Mai 1885 über die Reexpedition für die Artikel Zucker u. s. w. im Lagerhause der Unionbank am Schüttl in Wien festgesetzten Bedingungen.

Der durch die directen Frachtsätze nicht gedeckte Theil der Frachtgebühren für Zuckersendungen der erwähnten Uebernahmstarife beträgt 5 kr. ö. W. pro 100 kg.

Gegenwärtige Bestimmungen treten am 22. April 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 3. April 1893. [312]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Tarif, Theil II, Heft 4.

Am 1. Mai 1893 tritt der Nachtrag III zum Oesterreichisch-Ungarischen Verbandstarif, Theil II, Heft 4, in Kraft.

Derselbe enthält Aenderung von Frachtsätzen, Einbeziehung der Station Abrány in den Tarif, ferner Aenderungen und Berichtigungen.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 6. April 1893. [313]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Flachsverkehr von Sosnowice transit nach Teschen.

Aufhebung eines ermässigten Frachtsatzes.

Die im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums Nr. 29 vom 11. März 1893, Seite 453, sub 228, verlautbarte Einführung eines ermässigten Frachtsatzes für Flachstransporte von Sosnowice transit nach Teschen wird hiemit ausser Kraft gesetzt.

Budapest, am 3. April 1893. [314]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Vereinfachung der Verbandstarife. (Massnahmen zur Herbeiführung derselben.) Mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. Juli 1890, Z. 27.215 (Vrdgs.-Bl. Nr. 80 ex 1890), wurden die österr. Eisenbahnen aufgefordert, auf die Vereinfachung der Verbandstarife hinzuwirken und wurden darin zugleich die wesentlichsten Uebelstände angeführt, deren Beseitigung angestrebt werden sollte. Im Nachstehenden werden nun jene Massnahmen angeführt, welche in Angelegenheit der Vereinfachung des Tarifwesens seit 1. Jänner 1891 bereits getroffen wurden oder noch im Zuge sind.

I. Inlandstarife.

a) Kohlentarife. Die Anzahl der Kohlentarife, bei denen die grösste Zersplitterung statt hatte, wurde theils durch Aufhebung solcher Tarife, welche nachweisbar keinem Verkehrsbedürfnisse dienten, theils durch Zusammenlegung mehrerer nebeneinander laufenden Verbandverkehre in einen Verband bedeutend reducirt, so dass aus 34 selbstständig bestehenden Kohlentarifen bereits 30 Hefte in 11 Hefte vereinigt sind und ist eine weitere Verschmelzung der restlichen 4 Hefte in Durchführung begriffen.

b) Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Der aus 11 umfangreichen Tarifheften bestehende galizische Gemeinschaftsverkehr wurde aufgehoben und werden die den Verkehrsbedürfnissen der in Galizien und in der Bukowina gelegenen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen einerseits und den galizischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits dienenden Frachtsätze in dem galizisch-österreichisch-böhmischen Eisenbahnverbande Aufnahme finden.

c) Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. In diesem Verbande sind die Tarife, Theil II, Heft 1, 1 A, 2 A, 3 A und 3 mit 31. December 1892 aufgehoben worden und werden diese 5 Hefte später in 1 Heft, Theil II, Heft 1, vereinigt werden.

Die Tarife, Theil III, Heft 1, 2 und 3, wurden in ein Tarifheft, Theil III, Heft 1, zusammengefasst.

Der Tarif, Theil II, für den directen Eil- und Frachtgüter-Verkehr mit der Eisenbahn Kikinda-Becskerek, sowie der Torontaler Bahn, giltig vom 15. Juli 1889, sowie der Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen Orsova einerseits und Budapest, Köbanya, Pressburg und Wien (St.E.G. und K.F.N.B.) etc. andererseits, giltig vom 1. März 1888, wurden, soweit der Verkehr mit Wien in Betracht kommt, in den Tarif, Theil II, Heft 4, vom 1. Februar 1892 einbezogen.

Die Kartirungssätze zwischen Oderberg und ungarischen Stationen, giltig vom 10. Juli 1887, dann die Zusammenstellung der Frachtsätze zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und ungarischen Stationen andererseits, giltig vom 10. September 1887, sowie die directen Frachtsätze zwischen Stationen der ungarischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der österreichischen Eisenbahnen andererseits, giltig vom 1. April 1889, wurden gänzlich aufgehoben.

d) Westungarisch-österreichischer Eisenbahn-Verband. In diesem Verbande wurde gelegentlich der Einbeziehung der am rechten Donauufer gelegenen Budapester Bahnhöfe in den österreichisch-ungarischen Eisenbahn-Verband das Tarifheft 6 aufgelassen.

e) Ungarisch-Adriatischer Verband. Daselbst wurde die Zusammenlegung der verschiedenen Verbandtarife schon im Jahre 1891 in der Weise durchgeführt, dass die bis dahin bestandenen 8 Tarifhefte in 2 Hefte vereinigt wurden.

f) Elbeumschlagverkehr. Im Elbeumschlagverkehre sind die für Oesterreich, Nordwestböhmen und Galizien bisher bestandenen 11 Einzelhefte in 3 Hefte zusammengezogen worden.

Für den Verkehr zwischen Südwestrussland und Ungarn einerseits und den Elbeumschlagplätzen andererseits wird die Vereinfachung der Tarife gelegentlich der Umarbeitung derselben durchgeführt werden.

g) Oesterr. Lindau-Vorarlberger Verkehr. Die hiefür gegenwärtig bestehenden 6 Tarifhefte werden künftighin auf 5 Hefte herabgemindert werden.

h) Getreideverkehr Galizien-Vorarlberg und Lindau. Dieser Verkehr soll künftighin nicht mehr selbstständig bestehen bleiben, sondern in den Verkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg einbezogen werden.

II. Auslandstarife.

a) Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Güterverkehr. Die hiefür gegenwärtig bestehenden 3 Tarifhefte sollen mit den Tarifen für den Süddeutschen Eisenbahn-Verband verschmolzen werden.

b) Galizisch-Süddeutscher Güterverkehr. Die hiefür gegenwärtig bestehenden 2 Tarifhefte sollen aufgelassen, respective dem Süddeutschen Eisenbahn-Verbande einverleibt werden.

c) Süddeutscher Eisenbahn-Verband. Der Tarif für diesen Verband besteht derzeit nominell aus 31 Tarifheften. Künftighin soll derselbe inclusive der oben unter a) und b) genannten Güterverkehre nur mehr aus 29 Tarifheften bestehen.

d) Oesterr.-Ungar.-Schweiz.-Südbadischer Güterverkehr. Hiefür bestehen gegenwärtig 7 Tarifhefte. Dieser Verkehr soll in den österr.-ungar.-schweiz. Eisenbahn-Verband einbezogen werden, wornach somit künftighin die 7 Tarifhefte entfallen.

e) Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-ungarischer Eisenbahn-Verband. Die gegenwärtig hiefür bestehenden 8 Tarifhefte sollen künftighin in 4 Hefte zusammengefasst werden.

f) Norddeutscher Getreide-, beziehungsweise Güterverkehr. Die für diesen Verkehr gegenwärtig bestehenden 7 Tarifhefte sollen künftighin auf 4 Hefte eingeschränkt werden.

g) Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Verband. Die derzeit im Rahmen dieses Verbandes selbstständig bestehenden Ausnahmetarife für Holz, Südfrüchte und Steinkohle werden unter Einbeziehung derselben in die allgemeinen Tarifhefte aufgelassen werden.

Ferner werden bei Umarbeitung des Rumänisch-Norddeutschen Verbandtarifes die derzeit gesondert bestehenden Tarifhefte für den Verkehr mit den rumänischen Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn aufgehoben und diese Stationen in die für den Verkehr mit Stationen der rumänischen Eisenbahnen erscheinenden Hefte einbezogen.

h) Galizisch-Polnischer Verkehr. Der hiefür bestehende Tarif wird mit dem in Ausarbeitung befindlichen Getreidetarife für den österr.-ungar.-russischen Grenzverkehr vereinigt und durch Aufnahme der Station Granica transit und Szczakowa transit in den vorgenannten Verkehr erweitert; von der geplanten Erstellung eines eigenen Verbandtarifes unter dem Titel „Oesterreichisch-Ungarisch-Warschauer Eisenbahn-Verband" wurde Abstand genommen.

Ferner ist die Aufhebung aller derzeit separat bestehenden Specialtarife für verschiedene russische Export-Artikel von russischen Stationen nach Brody und Podwoloczyska, sowie für Holztransporte von Brody und Podwoloczyska nach Odessa in Aussicht genommen.

Wie aus Vorstehendem zu ersehen ist, hat die Vereinfachung der Tarife bereits ziemlich bedeutende Fortschritte gemacht. (H.-M.-Z. 10.489.)

Gütertarif Bromberg-Breslau bezw. -Berlin für den Verkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. (Erhöhung der Ausnahmesätze für Getreide etc.) Am 1. Juli 1893 werden die in den Staatsbahn-Gütertarifen Bromberg-Breslau und Bromberg-Berlin bestehenden ermässigten Ausnahmesätze für Getreide aller Art, Mühlenfabrikate und Kleie (Ausnahmetarife 2 B) für den Verkehr mit den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn um 6 Pf. für 100 kg erhöht.

Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau einerseits und der Breslau-Warschauer Bahn andererseits. (Neuer Tarif.) Am 1. Juni 1893 tritt für den Personen- und Gepäck-Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Breslau einerseits und der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits, sowie zwischen Stationen des Directionsbezirkes Breslau untereinander und zwischen Stationen der Directionsbezirke Berlin und Breslau über die Breslau-Warschauer Eisenbahn ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der bisherige vom 1. April 1889 nebst Nachtrag I vom 1. April 1890 zur Aufhebung gelangt. Durch den neuen Tarif sind geringe Erhöhungen den früheren Preisen gegenüber eingetreten und sind einige nicht gangbare Fahrkartensorten aufgehoben worden. Näheres ist zu erfahren im Verkehrs-Bureau der Direction der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahn-Verbände. (Nachtrag I zum Tarif-Theil I, Abth. A.) Am 20. April 1893 tritt zu der Abtheilung A des Theiles I deutsch-schweizerischen Gütertarife (Reglement etc.) der erste Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der §§ 2, 5, 6, 12 und 38.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen. (Heft D für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. Jänner 1893.) Die besondere Bestimmung B zu § 12 und 13 der Verkehrsordnung, Heft A, findet auf den Verkehr zwischen Haupt- und Localbahnstationen, soweit nicht für einzelne Fälle Ausnahmen zugelassen werden, keine Anwendung. Es ist sonach im Allgemeinen nicht statthaft, mit einer Rückfahrkarte der Hauptbahn die Rückfahrt von einer Localbahnstation oder mit einer Rückfahrkarte einer Localbahn die Rückfahrt von einer Hauptbahnstation anzutreten. Diese Beschränkung ist durch die Verschiedenheit der Fahrkartensysteme der Haupt- und Localbahnen bedingt. Die Bahnämter wurden jedoch gleichzeitig angewiesen, soferne sich das Bedürfniss zeigt, für einzelne Haupt- und Localbahnstrecken eine wechselseitige Benützung von Fahrkarten zuzulassen, Antrag wegen Auflage besonderer Fahrkarten für solche Verbindungen zu stellen.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, „Heft C", für die Beförderung von Gütern vom 1. Jänner 1893. (Aenderung bezw. Ergänzung der Zusatzbestimmungen.) In den Zusatzbestimmungen zu § 64 der Verkehrsordnung ist nachstehende Aenderung eingetreten:

„Die Zusatzbestimmung I zu § 64 (Seite 30 des Heftes C) wird als Absatz (1) bezeichnet."

Als Absatz (2) tritt derselben folgende Bestimmung hinzu:

„(2) Verfügungen, auf Grund deren das Gut über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen neuen Bestimmungsstation befördert werden soll, sind zulässig."

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. Jänner 1893. (Aenderung der Frachtsätze für den Verkehr der Haltestelle Neustift mit Passau loco und transit.) Mit Giltigkeit vom 1. April 1893 kommt für den Güterverkehr von Neustift (Haltestelle der Localbahn Pocking-Passau) nach Passau loco und darüber hinaus, sowie umgekehrt der Localbahnzuschlag in allen Tarifclassen in Wegfall.

In Folge dessen ist für die Frachtberechnung anzuwenden im Verkehre

1. zwischen Neustift und den jeweiligen Stationen der Hauptbahnen die Tariftabelle a) Allgemeiner Tarif nach Kilometern Seite 280 u. ff. des Heftes C;
2. zwischen Neustift und den jeweiligen Vicinalbahnstationen die Tariftabelle b) Tarif nach Kilometern für den Verkehr nach und von Vicinalbahnstationen Seite 304 u. ff. des Heftes C;
3. zwischen Neustift und den treffenden Localbahnstationen die Tariftabelle a) Tarif nach Kilometern für den Verkehr von und nach Localbahnstationen Seite 12 u. ff. im Hefte D.

Bayerisch-Belgischer Gütertarif. (Theil II vom 1. April 1893.) Im obenbezeichneten Theil II ist auf Seite 7 die Zusatzbestimmung zu III, § 34 A „bei Sendungen aus Belgien können statt gedeckt gebauten Wagen auch offen gebaute Wagen mit Decken verwendet werden" zu streichen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- and Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
848	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Osmosewasser, auch condensirt, nicht über 35% polarisirend	Augern Göding Lundenburg Rohatetz	Kolin St.E.G. oder Oe.N.W.B.	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif Theil II, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 53·4 63·1 53·4 64·9	— — — —	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Bisenz-Pisek Branowitz Kostel Rohrbach-Seelowitz Saitz Heunersdorf	Kolin St.E.G.					68·3 53·4 53·4 53·4 53·4 74·4	— — — — — —			
				Choltic Přelouč Littau (L.B.)				Localtarif der St.E.G.	kr. 20·7 15·1 50·7	14·0 13·0 47·9	kr. 6·7 2·1 2·8			
849	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Cooks	Kralup Bubna	Königstadtl	Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende März 1894	Directer Tarif vom 15. October 1886	kr. 37·0 34·6	kr. 35·0 32·6	kr. 2·0 2·0	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbr., welche längstens bis Ende Juni 1894 vorzulegen sind	
				Kralup Bubna	Křinec				35·1 32·7	32·0 29·6	3·1 3·1			
				Kralup Bubna	Rožďalovic				38·0 35·6	36·0 33·6	2·0 2·0			
850	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle	Kralup St.E.G. oder B.N.B.	Libaň-Psinic	2000 Tonnen. Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis Ende März 1894	Directer Tarif vom 15. October 1886	kr. 38·5	kr. 36·5	kr. 2·0	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen spätestens bis Ende Juni 1894	
				Bubna					36·1	34·1	2·0			
851	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzgeist, Essigessenz, Theeröl	Tótvárad	Wien Staats- oder Nordbahnhof loco und transit	Bei Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Tarif Theil II, Heft 4 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes	158 kr.	kr. a) 142 b) 101	kr. a) 16 b) 57	Im Kartirungswege		
			Dungkalk			Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen			72 kr.	60 kr.	12 kr.			
852	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Milch als Eilgut	Tóth-Keresztúr	Wien St.E.G.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife		106 kr.		Im Kartirungswege		
			Leere, retournirende Milchgefässe als Eilgut	Wien St.E.G.	Tóth-Keresztúr									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
853	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalkschlamm, Kalkschaum	Schönpriesen		Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Kreuzer			Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien durch ihre Arbeiter und auf eigene Kosten zu besorgen
					Bodenbach				7·6	5·0	2·6			
					Topkovic-Kartic				6·1	5·0	1·1			
					Nestersitz-Pömmerle				4·8	4·8	—			
					Aussig loco				3·0	3·0	—			
					Aussig transito				3·0	2·5	0·5			
					Lobositz				8·5	8·0	0·5			
					Chotěšov				14·5	8·0	6·5			
					Cižkovic				13·7	8·0	5·7			
					Klopaj-Slatina				15·3	8·0	7·3			
					Libochovic				16·1	8·1	8·0			
					Oppolau				13·7	8·0	5·7			
					Theresienstadt				10·0	8·0	2·0			
					Hrobec				11·6	8·1	3·5			
					Raudnic				12·7	8·7	4·0			
					Wegstädtl-Hněvic				14·7	9·9	4·8			
					Beřkovic-Melnik				16·6	11·1	5·5			
					Jenšovic				18·4	12·1	6·3			
					Lužec				23·6	12·6	11·0			
					Weltrus				19·9	13·1	6·8			
					Mühlhausen				20·1	13·4	6·7			
					Kralup				20·5	13·8	6·7			
					Minkovic				25·0	14·2	10·8			
					Welwarn				26·5	15·1	11·4			
					Nauměřic				25·7	14·8	10·9			
					Swoleňowes				26·9	15·0	11·9			
					Knobis				32·1	15·9	16·2			
					Volovic				25·7	14·6	11·1			
					Střebichovic-Vinařic				32·9	16·5	16·4			
					Roztok				22·4	14·0	8·4			
					Bubenč				23·1	14·0	9·1			
					Bubna				23·5	14·0	9·5			
					Prag				23·7	14·0	9·7			
					Prag (Hrabovka) St.E.G. trs.				23·7	15·0	8·7			
					Lieben				24·3	14·5	9·8			
					Běchovic				25·3	15·3	10·0			
					Auwal				26·3	16·2	10·1			
					Böhm.-Brod				27·7	17·3	10·4			
					Poříčan				28·4	17·9	10·5			
					Sadska				32·9	18·5	14·4			
					Peček				29·2	18·7	10·5			
					Plaňan				34·3	19·5	14·9			
					Bošic				36·4	20·0	16·4			
					Gross-Becvar				40·8	21·1	19·7			
					Kauřim				37·6	20·3	17·3			
					Radim				33·2	19·1	14·1			
					Svojšic				37·2	20·2	17·0			
					Woteleš				37·2	20·2	17·0			
					Zásmuk				39·2	20·7	18·5			
					Cerhenic				29·5	19·1	10·4			
					Velim				29·5	19·4	10·1			
					Kolin				30·7	20·2	10·5			
					Libšic				21·2	14·0	7·2			

Anmerkung. Für den Fall, als innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses von Schönpriesen nach den vorstehenden Stationen ein **Minimalquantum von 5000 Tonnen** Kalkschlamm oder Kalkschaum verfrachtet wird, wird von den vorstehend angeführten Frachtsätzen (mit Ausnahme jener für Bodenbach, Topkovic-Kartic, Nestersitz-Pömmerle, Aussig loco und transit) ein weiterer Nachlass **von 3 (drei) Kreuzern ö. W.** pro 100 kg gewährt, und zwar im **Rückvergütungswege** gegen Vorlage der auf die reclam. Firma als Absenderin lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens bis Ende März 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
854	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mineralische Kohle und Cokes		Mainroth Station der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Tarifbestimmungen	Vom 15. April l. J. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1893	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Eisenbahn-Verband, Theil V, Heft 1 vom 1. November 1890 (Böhmisch - Bayerischer Kohlen-Verkehr)		in Markpfennigen		Im Kartirungswege		
				Brüx						75·7				
				Zieditz						46·3				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
855	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Stamm- und Kantholz (Balken) aus Position H—19 des Tarif-Theiles I	Žadowa	Hlibokn transit für Nepolokoutz und die westlich davon gelegenen Stationen	Aufgabe mit directen Frachtbriefen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der zur Verladung verwendeten Wagen. Unterlassung jederlei Achsverfrachtung aus dem Verkehrsgebiete der Stationen Lukawetz a/S. und Žadowa nach Nepolokoutz. Die Uebernahme dieser Verpflichtung Seitens der einzelnen Firmen, welche auf die Frachtbegünstigung reflectiren, ist vorher mit einer bei der k. k. Eisenbahn-Bezirks-Direction in Lemberg einzureichenden schriftlichen Erklärung anzumelden	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	23 kr.	11 kr.	12 kr.	Im Kartirungswege		
				Lukawetz a/S.					26 kr.	11 kr.	15 kr.			
856	K.k.St.B.	Südbahn-Gesellschaft	Gebrauchte Emballagen zur Füllung bestimmt	Wien (Matzleinsdorf)	Pontebba transit (und vice versa)	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar.-Italienischer Gütertarif vom 1. October 1887	Classe 5	Classe 13		Im Kartirungswege		
857	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holics-Gödinger Localbahn-Actien-Gesellschaft	Eichenrinde, nicht verkleinert oder nicht gemahlen	Holics	Napagedl (via Göding)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen. Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	18·2 kr.	14·2 kr.	4·0 kr.	Im Kartirungswege		
858	Buschtěhrader Eisenbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Hopfenstangen als Frachtgut	Pilgram	Krupa (via Prag (Smichow)—Hostiwitz)	1. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Gegenwärtig giltige Localgütertarife der betheiligten Eisenbahnen	Es besteht kein directer Frachtsatz	46 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
859	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt	Hainburg St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Einhaltung der für den Kohlen-Verkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Directer Tarif nach Stationen der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 1. April 1890	Kreuzer ö. W.: 67·9	56·1	11·8	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe ohne Refactiestempel, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, längstens bis Ende März 1894 vorzulegen	
				Schönfeld					68·1	56·3	11·8			
				Karbitz					68·5	56·5	12·0			
				Mariaschein					69·2	57·0	12·2			
				Teplitz					70·3	57·7	12·6			
				Ullersdorf					71·1	58·4	12·7			
				Dux und Dux-Ladowitz					71·5	59·0	12·5			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					72·5	60·7	11·8			
				Triebschitz					72·8	61·0	11·8			
				Holtschitz-Seestadtl					73·0	61·2	11·8			
				Schwaz-Kuttowitz					71·5	59·3	12·2			
				Bilin k.k.St.B.					71·9	59·8	12·1			

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 41. Wien, 11. April 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Strassenbahn nach dem System Daimler von einem geeigneten Punkte der Kronprinz Rudolf-Strasse nächst dem Praterstern in Wien über die Kronprinz Rudolf-Brücke bis nach Kagran.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem J. E. Bierenz in Wien mit dem Erlasse vom 1. Mai 1891, Z. 14.543 (Verordgs.-Bl. vom 16. Mai 1891, Nr. 57), ertheilte und mit dem Erlasse vom 10. November 1891, Z. 50.829 (Verordgs.-Bl. vom 21. November 1891, Nr. 136), verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Strassenbahn nach dem System Daimler von einem geeigneten Punkte der Kronprinz Rudolf-Strasse nächst dem Praterstern in Wien über die Kronprinz Rudolf-Brücke bis nach Kagran auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 19. Februar 1893. Z. 2380.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Rudolfswerth über Zirkle und Tschatesch zur Landesgrenze bei Bregana.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bergbaubesitzer Cajetan Faber in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Rudolfswerth der Unterkrainer Bahnen über Zirkle und Tschatesch zur Landesgrenze bei Bregana behufs Anschluss an die von demselben projectirte Localbahn von Samobor nach Bregana, eventuell auch behufs Anschluss in der Station Rann der Südbahnlinie Steinbruch—Agram im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 30. März 1893. Z. 11.419.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 30. März 1893, Z. 6767, an die Verwaltungen sämmtlicher österr. Eisenbahnen, betreffend den deutlichen Aufdruck des Controlstempels auf die Eisenbahn-Frachtbriefe.

Es wurden hieramts Frachtbriefe vorgewiesen, auf welchen der im Sinne des § 52, Abs. 3, des Betriebsreglements durch eine Bahnverwaltung angebrachte Controlstempel so undeutlich aufgedruckt war, dass weder die Firma der betreffenden Bahnverwaltung, noch überhaupt ein Buchstabe entziffert werden konnte. Da dies lediglich auf ein minder sorgfältiges Gebahren der mit der Abstempelung betrauten Bediensteten zurückzuführen ist, so wird die geehrte Verwaltung eingeladen, dieser Angelegenheit ihr Augenmerk zuzuwenden und dafür Sorge zu tragen, damit nur mit vollkommen deutlichen Abdrücken des Controlstempels versehene Frachtbriefe in Umlauf gesetzt werden. Andernfalls müsste sich die General-Inspection veranlasst sehen, beim hohen k. k. Handelsministerium eine Verfügung

zu beantragen, wornach der bisher zu obigem Zwecke verwendete Reliefstempel abgeschafft würde, und der Controlstempel in schwarzer Farbe auf den Frachtbriefen angebracht zu werden hätte.

Ein deutlicher Abdruck des Controlstempels kann um so mehr gefordert werden, als die für die Abstempelung festgesetzte Gebühr durchaus nicht zu niedrig bemessen ist.

Wien, am 30. März 1893. Lilienau m. p.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung der Valsuganabahn.

Die Begründung zu dem in der 230. (Abend-) Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. März überreichten Gesetzentwurfe, betreffend die Herstellung der Valsuganabahn, lautet:

Der Gedanke, durch den Bau eines von Trient ausgehenden Schienenweges das vormalige Sögenthal — heute Valsugana — eines der grössten und wichtigsten Thäler Südtirols, in das Eisenbahnnetz einzubeziehen, ist in den letzten Jahrzehnten des öfteren angeregt und eingehend erörtert worden.

Nach den wiederholten Kundgebungen der Interessenten und dortigen Vertretungskörper, wie auch nach dem Ergebnisse der gepflogenen amtlichen Erhebungen ist die hohe wirthschaftliche Bedeutung der in Frage stehenden Bahn für das Suganathal, welches bei einer Einwohnerschaft von circa 90.000 Seelen eine Ausdehnung von 73 Quadratkilometer besitzt, als ausser Zweifel gestellt zu betrachten. Zugleich treffen in dem vorliegenden Falle mehrere in den eigenartigen Productions- und Erwerbsverhältnissen des berührten Landestheiles begründete Umstände zusammen, welche das Bedürfniss nach baldigster Herstellung dieser Eisenbahnverbindung gerade im gegenwärtigen Zeitpunkte besonders in den Vordergrund treten lassen.

Die wichtigsten Erzeugnisse des in Betracht kommenden Gebietes sind nämlich Seide und Wein. In der Valsugana allein stehen zehn Seidenspinnereien mit 50.000 Spindeln in Betrieb, welche zusammen gegen 1000 Arbeiter beschäftigen. Der Werth der jährlichen Erzeugnisse der Seidenindustrie, welche vorzugsweise für den Export nach Italien, Deutschland und Frankreich bestimmt sind, kann mit nahezu 1,000.000 fl. veranschlagt werden.

Der in diesem Landestheile in bedeutenden Mengen erzeugte Rothwein findet seinen Absatz grösstentheils in Nordtirol und Süddeutschland.

Die beiden vorerwähnten Productionszweige haben schon seit längerer Zeit mit schwierigen Verhältnissen zu kämpfen, die namentlich durch die Concurrenz Italiens bedingt sind. Deshalb erscheint es umsomehr geboten, dem inländischen Productionsgebiete den Mitbewerb durch Hebung der allgemeinen wirthschaftlichen Vorbedingungen, unter denen die Herstellung entsprechender Verkehrsmittel obenan steht, zu erleichtern. Hiezu kommt noch weiters der Umstand, dass in den letzten Jahren sowohl Elementarereignisse, welche — wie die augenfällige Ausbreitung der Schottermuhren längs der Wildwasserläufe zeigt — mit bleibender Verringerung des Culturbodens verbunden waren, als auch die daselbst aufgetretenen Rebenkrankheiten und Raupenseuchen den wirthschaftlichen Rückgang, in welchem die Valsugana sich befindet, beschleunigt haben.

Einen traurigen Beweis für die Verarmung der Valsugana, deren Folgen sich auch in dem Ergebnisse der letzten Volkszählung bemerkbar gemacht haben, liefert die Höhe der Gemeindeumlagen dortselbst, welche 250 bis 500 pCt., ja bei einigen Gemeinden sogar bis 900 pCt. betragen, sowie die Thatsache, dass seit dem Jahre 1870 mehr als 6000 Personen aus dem gedachten Gebiete nach Amerika ausgewandert sind.

Diesen betrübenden Zuständen würde eine die Valsugana durchziehende Bahn auch dadurch entgegenwirken, dass sie wirthschaftliche Kräfte, welche bisher in Folge der ungünstigen Communicationen latent waren, zum Leben erwecken und so der Bevölkerung neuen Erwerb schaffen könnte.

Das Suganathal und seine Seitenthäler bergen nämlich in ihren Gebirgen ausserordentlich reiche, bis jetzt jedoch sehr wenig nutzbar gemachte Mineralschätze. Im Pinèthal findet man Bleiganz in Schichten von 40 cm. An der Cost' alta ist silberhältige Zinkblende in einer Mächtigkeit von 90 cm vorhanden. Am Jochübergange in das Val de' sette luoghi tritt ein breiter Gang von Manganerz zu Tage. Im Porphyr des Thörl befinden sich drei mächtige Lager von Arsenkies. Im Thale von Rionero und in dessen Seitenthälern finden sich Kupferkies, Bleiglanz und Antimon. In Casa Pendola, Fontalelle und Cinque Valli streichen mächtige Gänge von Zinkblende. In der Valsugana findet sich ferner Gyps, Cement und Granit. Auch das Kohlenvorkommen daselbst ist nicht unbedeutend, indem Kohlenlager beim Val Bronzale mit der Ausdehnung bis in die Nähe von Levico, bei Val Tesino und in der Nähe von Civezzano sich befinden, welch letzteres Vorkommen sich wahrscheinlich in das Pinèthal erstreckt.

In den Seitenthälern der Valsugana sind überdies reiche Holzbestände vorhanden, welche jetzt nur in Form von Brettwaaren und vierkantigen Bauhölzern verwerthet und nach Herstellung eines entsprechenden Verkehrsmittels zu weiter ausgedehntem und besser lohnendem Absatze gelangen werden. Schon derzeit werden übrigens gegen 90.000 q Holz theils nach Trient, theils nach Bassano verfrachtet, und ist überdies nach Herstellung der projectirten Bahn bei dem Vorhandensein zahlreicher nutzbarer Wasserkräfte das Entstehen mannigfacher, holzverbrauchender industrieller Werksanlagen zu erwarten, welche auf den Arbeitsverdienst der verarmten ländlichen Bevölkerung in günstiger Weise einwirken werden.

Die angestrebte Bahn erscheint ferner von Wichtigkeit für die leichtere Ausfuhr von Obst, namentlich von Trauben, und wird andererseits die Einfuhr und die billigere Beschaffung von Lebensmitteln erleichtern, was umsomehr in Betracht kommt, als der im Lande erzeugte Mais, welcher das hauptsächlichste Nahrungsmittel der Landbevölkerung bildet, den Localconsum nicht deckt und ebenso wie Getreide vorzugsweise aus Ungarn importirt werden muss.

Ausserdem wird die Valsuganabahn den durch ihre heilkräftigen Quellen weitberühmten, derzeit schon vielbesuchten Badeorten Levico mit Vetriolo, dann Roncegno, welche eine jährliche Frequenz von 6000 Curgästen aufweisen und an 7000 q Mineralwässer exportiren, sowie mehreren anderen zu Saison- und klimatischen Curorten

vorausbestimmten Punkten des in Rede stehenden Gebietes zu weiterem Aufschwunge verhelfen.

Die Heilwässer von Levico und Roncegno gehören zu den sogenannten Vitriolwässern; beide enthalten als wesentliche Bestandtheile schwefelsaures Eisenoxydul und Arsenik in Mengen, wie kein anderes Mineralwasser dieser Art. Ihre Heilkraft bewährt sich insbesondere bei mangelhafter Blutbildung und darauf beruhenden Nerven- und Frauenkrankheiten, sowie bei chronischen Leiden der Haut.

Der Curort Levico, nahe an zwei Seen schön gelegen und für zahlreichen Besuch gut eingerichtet, besitzt in seiner Filialstation Vetriolo eine Specialität, welche ganz einzig in ihrer Art dasteht. Dieselbe liegt nämlich am Ursprunge der Levicoquellen in einer Höhe von ca. 1500 m oberhalb des Curortes und besitzt im vollen Masse das eminent nervenstärkende Klima der Südtiroler Höhenorte. Klima und Mineralwässer wirken daselbst in einer Weise harmonisch zusammen, dass sich die Station zu einem geradezu idealen Curorte für Nervenleidende qualificirt, welcher zuversichtlich einer glänzenden Zukunft entgegensieht.

Der in echt südlicher Landschaft herrlich gelegene Curort Roncegno, dessen Mineralwässer mit einem Gehalte von 0·07 Gramm Arsensäure im Liter Wasser zu den arsenikreichsten Eisenvitriolwässern gehören, bietet in seinem grossen Curhause den Besuchern Alles, was man von einer Station ersten Ranges erwarten kann; er zeigt schon jetzt Ansätze zu einem Weltcurorte und wird sich gewiss durch die Vortheile einer besseren Communication bald vollständig zu einem solchen entwickeln.

Eine entsprechende Eisenbahnverbindung würde endlich auf die wirthschaftlichen Verhältnisse der Valsugana auch dadurch einen besonders günstigen Einfluss ausüben, dass sie den Fremden- und Touristenverkehr, dessen Bedeutung für die Bewohner unserer Alpenländer nicht zu unterschätzen ist, einer lebhaften Entwicklung zuführen würde.

Bei der eigenartigen Schönheit des Gebirges der Valsugana und bei dem milden Klima dieser Gegend ist es gewiss nur dem Mangel eines das Gebiet durchziehenden Schienenweges zuzuschreiben, dass die Frequenz dortselbst trotz der geringen Entfernung von einem vielbefahrenen Durchzugswege des Fremdenverkehres nicht in gleichem Masse, wie in anderen Theilen der österreichischen Alpenländer zugenommen hat.

Nachdem die seit den Sechziger Jahren zu Tage getretenen Bestrebungen wegen Realisirung des Projectes der Valsuganabahn in Folge des Zusammenwirkens mannigfacher ungünstiger Momente zu keinem Ergebnisse geführt hatten, ist nunmehr ein als leistungsfähig und vertrauenswerth bekannter Bauunternehmer auf Grund eines zur Ausführung geeigneten Projectes mit entsprechenden Anträgen zur Realisirung dieses Bahnunternehmens hervorgetreten.

Das Project dieser Localbahn, bezüglich welcher die Südbahn-Gesellschaft auf das ihr gemäss § 23 der Concessions-Urkunde vom 23. September 1858 zustehende Vorrecht verzichtet hat, wurde im Jahre 1891 mit sehr günstigem Erfolge der Trassenrevision unterzogen.

Nach dem Ergebnisse der vorgedachten Amtshandlung soll die neue Localbahn von der Station Trient der Südbahnlinie Kufstein—Ala ausgehen und in südlicher Richtung auf eine Länge von 1·9 km den Bahndamm der Hauptbahn mitbenützen, sodann auf eigenem Unterbaue in östlicher Richtung unter Berührung der Ortschaften S. Rocco, Villazzano, sowie der Haltestellen Povo und Pontalto in das Fersinathal eintreten, in welchem die Trasse nach Uebersetzung der Fersinaschlucht nach Civezzano und Pergine gelangt. Hier wird die Wasserscheide zwischen den Flussgebieten der Fersina und der Brenta offen überschritten und gelangt die Trasse, fortan thalabwärts führend, zunächst am westlichen und am südlichen Ufer des Caldonazzo-Sees zur Station Caldonazzo, sodann durchwegs in östlicher Richtung, der Brenta entlang, über Levico nach Roncegno und von da, am rechten Flussufer weiterziehend, nach Borgo. Hinter der Haltestelle Castelnuovo geht die Bahn auf das linke Ufer der Brenta über und erreicht über Strigno und Grigno die Reichsgrenze unterhalb Tezze.

Die 65 km lange Bahn soll normalspurig mit einer Maximalsteigung von 20 Promille und einem Minimalcurvenhalbmesser von 200 m ausgeführt werden.

Im Falle einer entsprechenden Vereinbarung mit der königlich italienischen Regierung soll die projectirte Bahn auch einen Anschluss an die auf italienischem Gebiete in Aussicht genommene Fortsetzung der bestehenden Localbahn Citadella-Bassano bis Primolano zwischen diesem und dem österreichischen Grenzorte Tezze erhalten.

Die aufgetauchten Befürchtungen, dass die Herstellung eines solchen Anschlusses der Valsuganabahn an das italienische Bahnnetz, durch welchen allerdings eine kürzere Verbindung aus Südtirol über Bassano und Padua nach Venedig geschaffen würde, eine Schädigung der Interessen unseres Hafenplatzes Triest herbeiführen könnte, erscheint auf Grund gepflogener, sorgfältiger Erhebungen sachlich nicht begründet und wird augenscheinlich auch von den Interessentenkreisen Triests nicht getheilt, wie dies auch aus der Thatsache hervorgeht, dass das Project der Valsuganabahn und dessen Beziehung zum Verkehre Venedigs in den Verhandlungen der vorjährigen Session des Triester Landtages zur Erörterung gelangten, ohne von irgend einer Seite Widerspruch zu begegnen. Im Verkehre zwischen Tirol und Deutschland einerseits und den Hafenplätzen Triest und Venedig andererseits sind bekanntlich schon gegenwärtig die Distanzen für Venedig bedeutend, und zwar um 113 km kürzer, als für Triest, indem die Route München—Kufstein—Villach—Pontebba—Udine—Triest 680 km, die Route München—Kufstein—Peri—Verona—Venedig nur 567 km beträgt. Die nach Eröffnung der neuen Bahnverbindung über Tezze und Primolano für Venedig eintretende Wegkürzung, welche, nachdem die Strecke München—Venedig via Valsugana 538 km beträgt, nur 29 km ausmacht, ist aber, zumal es sich dabei um Localbahnstrecken von beschränkter Leistungsfähigkeit handelt, viel zu gering, um auf die commerciellen Verhältnisse Venedigs irgendwie zum Nachtheile von Triest einwirken zu können. Dazu kommt noch, dass der Betrieb der Valsuganabahn und die Genehmigung der Tarife für dieselbe der Staatsverwaltung vorbehalten werden soll, so dass schon hiedurch jede Gefahr ausgeschlossen ist, dass aus dem eventuellen Anschlusse der vorgenannten Bahn an das italienische Bahnnetz eine Schädigung Triests erwachsen könnte. Die Annäherung Venedigs an die Handelscentren Nordtirols und Süddeutschlands wird sich vielmehr aller Voraussicht nach auf Kosten Genuas vollziehen, welches einen Theil des bis nun aufgenommenen Verkehres in Folge der Realisirung des neuen Schienenweges an Venedig wird abgeben müssen.

In Erkenntniss der wirthschaftlichen Vortheile der projectirten Localbahn für den berührten Landestheil sind dem Unternehmen auch bereits von Seite der Stadt Trient

und der sämmtlichen Gemeinden der Valsugana sehr erhebliche Beitragsleistungen gegen Uebernahme von Stammactien im Gesammtbetrage von 500.000 fl. zugesichert worden. Desgleichen hat der Tiroler Landtag in seiner Sitzung vom 12. April 1892 für diesen Bahnbau den Betrag von 200.000 fl. aus Landesmitteln gleichfalls gegen Refundirung in Stammactien bewilligt.

Mit Rücksicht auf die früher dargelegten volkswirthschaftlichen Momente und auf die weitgehende Opferwilligkeit des durch kostspielige Flussregulirungen ohnedies stark belasteten Landes Tirol, sowie der in ungünstigen finanziellen Verhältnissen sich befindenden Gemeinden der Valsugana hat die Regierung sich veranlasst gesehen, die Realisirung des Bahnunternehmens auf Grund einer entsprechenden finanziellen Unterstützung des Staates in Aussicht zu nehmen. Eine solche Förderung des Bahnunternehmens erschien umsomehr geboten, als demselben auch eine gesammtstaatliche Bedeutung innewohnt.

Auf Grund wiederholter Verhandlungen wurde mit dem Concessionswerber das dem gegenwärtigen Gesetzentwurfe liegende Finanzprogramm vereinbart.

Hienach ist das effective Anlagecapital der projectirten Localbahn einschliesslich der Kosten der Erweiterungsbauten in der Anschlussstation Trient, ferner der mit 416.000 fl. angenommenen Vergütung für die von der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen als der künftigen betriebführenden Verwaltung beizustellenden Fahrbetriebsmittel, dann der Escompte- und Intercalarzinsen von 138.000 fl. und eines effectiven Reservefondes von 80.000 fl. mit dem Betrage von 5,549.000 fl. festgesetzt.

Dieses effective Anlagecapital soll durch Ausgabe von Titres der für das Localbahnunternehmen zu bildenden Actiengesellschaft im Nominalbetrage von 6,000.000 fl., und zwar von 700.000 fl. in Stammactien, von 800.000 fl. in Prioritätsactien mit einer vierprocentigen Vorzugsdividende vor den Stammactien und von 4,500.000 fl. in mit vier Procent verzinslichen, innerhalb 75 Jahren rückzahlbaren Prioritätsobligationen aufgebracht werden.

Dem geplanten Unternehmen soll zufolge des vorliegenden Gesetzentwurfes, welcher mit den durch die obwaltenden Verhältnisse gebotenen Abänderungen den Anordnungen der analogen Gesetze, betreffend die Zusicherung einer staatlichen Ertragsgarantie behufs Verzinsung und Tilgung der Vorzugstitres neuerer Localbahnunternehmungen nachgebildet ist, die Garantie eines Reinertrages gewährt werden, welcher zur Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen im Betrage von 4,500.000 fl. ausreicht, wogegen in diesem Falle von der bisher zugestandenen Ausdehnung der staatlichen Erträgnissgarantie auf das Zinsen- und Tilgungserforderniss für die Prioritätsactien mit Rücksicht auf die vorliegenden Anträge des Concessionswerbers wegen Uebernahme eines entsprechenden Betrages nicht garantirter Prioritätsactien abgesehen werden konnte.

Die vom Staate zu gewährende Garantie soll davon abhängig gemacht werden, dass vom Lande Tirol und von den Interessenten, den diesfalls gemachten Zusagen entsprechend, die Stammactien im vorerwähnten Betrage zum vollen Nennwerthe übernommen werden und dass der durch den Erlös der Stammactien und der Prioritätsobligationen, letztere mit einem Minimalbegebungscurse von 95 pCt. angesetzt, nicht bedeckte Restbetrag des effectiven Anlagecapitals von dem concessionswerbenden Bauunternehmer, dem diesfalls gestellten Antrage gemäss, gegen Uebernahme der Prioritätsactien im Nominalbetrage von 800.000 fl. beschafft werde.

Das vom Staate zu garantirende Reinerträgniss würde sonach bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessionsdauer 190.899 fl. betragen. Aller Voraussicht nach dürfte der Staatsschatz auf Grund der Garantiezusicherung, wenn überhaupt, so doch nur vorübergehend und in geringem Masse in Anspruch genommen werden, wobei ein eventuelles in dieser Hinsicht zu bringendes, jedenfalls nur geringfügiges finanzielles Opfer durch die wirthschaftlichen Vortheile, welche die geplante Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bezug auf die Productionsbedingungen und die Steuerkraft der einst so blühenden, nunmehr aber vom wirthschaftlichen Niedergange bedrohten Valsugana bietet, reichlich aufgewogen werden dürfte.

Auch scheint der Umstand, dass der Concessionswerber selbst die gesammten Prioritätsactien übernimmt, Gewähr für eine solche Rentabilität der Localbahn zu bieten, dass aus den Erträgnissen derselben auch eine Dividende für die gedachten Prioritätsactien resultirt, was eben die volle Bedeckung des vom Staate zu garantirenden Zinsen- und Tilgungserfordernisses für die Prioritätsobligationen aus den Reineinnahmen der Localbahn zur Voraussetzung hat. (Artikel I, II und III des Gesetzentwurfes.)

Die im Artikel IV besprochene Erhöhung des Anlagecapitals zum Zwecke eventueller Erweiterungsbauten, Anschaffungen und sonstigen Investitionen, welche nicht in der ursprünglichen Anlage und Ausrüstung der Bahn gelegen sind, involvirt keine Mehrbelastung des garantirenden Staatsschatzes, nachdem diese Erhöhung nur durch Ausgabe von Prioritäts- und Stammactien erfolgen soll.

Artikel V enthält die üblichen Bestimmungen bezüglich der Flüssigmachung und Rückzahlung der vom Staate zu leistenden Garantiezuschüsse.

Artikel VI normirt die Bauzeit der projectirten Localbahn mit längstens zwei Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet.

Nach Artikel VII soll die Vergebung des Baues und der Lieferungen unter unmittelbarer Ingerenz der Staatsverwaltung erfolgen.

Mit Rücksicht auf die früher erörterten Verhältnisse wurde von der Anordnung der Bauvergebung im Offertwege Umgang genommen und soll der Bau der projectirten Localbahn durch den Concessionswerber auf Grund eines zwischen ihm als Bauunternehmer und der zu bildenden Actiengesellschaft mit Genehmigung der Staatsverwaltung abzuschliessenden Bauvertrages ausgeführt werden, was umsoweniger einem sachlichen Bedenken unterliegen kann, als im vorliegenden Falle der Concessionär und Bauunternehmer als Uebernehmer der Prioritätsactien an der soliden und möglichst billigen Bauausführung eigentlich in noch höherem Masse interessirt erscheint, als der garantirende Staatsschatz.

Nach Artikel VIII soll der Betrieb auf der Localbahn von der Staatseisenbahnverwaltung gegen Ersatz der Selbstkosten für Rechnung des Concessionärs geführt werden.

Artikel IX enthält die Anordnung über den Beginn der Wirksamkeit des Gesetzes und die Vollzugsbestimmung.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn Deutschbrod - Humpoletz. (Detailproject: Commissionelle Amtshandlung.) Das von den bevollmächtigten Vertretern der Concessionswerber für die Localbahn Deutschbrod-Humpoletz überreichte Detailproject nebst Enteignungsbehelfen, sowie das Operat über die feuersicheren Herstellungen wurde unter dem 4. April der Statthalterei in Prag mit dem Auftrage übermittelt, bezüglich dieses Projectes die politische Begehung und Enteignungsverhandlung in Verbindung mit der Commission über die feuersicheren Herstellungen im Sinne der §§ 3—5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, und des § 26 der Handelsministerial-Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, unverweilt durchzuführen und über das Ergebniss dieser Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 13.459.]

Projectirte Localbahn Monfalcone (Ronchi) - Cervignano. (Detailproject für Herstellung eines zweiten Geleises in km 13·5/6 bis km 15·2/3 der Südbahnlinie Nabresina — Cormons: Anordnung der politischen Begehung.) Das von den Ingenieuren Antonelli und Dreossi in Cervignano vorgelegte Detailproject für die Herstellung eines zweiten Geleises in km 13·5/6 bis km 15·2/3 der Südbahnlinie Nabresina—Cormons (km 0·0 der Localbahn) wurde unter dem 28. März der Statthalterei in Triest mit der Weisung übermittelt, rücksichtlich dieser Theilstrecke die politische Begehung und Enteignungsverhandlung im Sinne der Bestimmungen der §§ 3—5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, und zwar wenn thunlich gleichzeitig mit der mit dem Erlasse vom 27. Februar, Z. 62.321 ex 1892 (Vrdgs.-Bl. vom 9. März Nr. 28) aufgetragenen Amtshandlung rücksichtlich der beiden Theilstrecken von km 0·0 bis km 6·5 und von km 10·0 bis 14·8/9 der projectirten Localbahn, sowie der projectirten Schleppbahn zum Hafen Rosega durchzuführen. [H.-M.-Z. 14.954.]

Mühlkreisbahn-Gesellschaft. (Sicherung der Bahnstrecke zwischen Urfahr und Ottensheim: Politische Begehung. Die k. k. Statthalterei in Linz hat die bereits für den 19. December 1892 anberaumt gewesene, wegen Ungunst der Witterung vertagte politische Begehung in Betreff des Projectes für die Sicherung der Mühlkreisbahn in der mit der Krumauer Reichsstrasse mitbenützten Bahnstrecke zwischen Urfahr und Ottensheim neuerlich für den 12. April anberaumt. [G.-I.-Z. 7023.]

Salzkammergut - Localbahn. (Verbindungslinie Ischl Localbahn—Ischl Staatsbahn: Viaductanlage über den Kaltenbach.) Das Detailproject für die Anlage eines Viaductes über den Kaltenbach in km 1·6—1·8 der Verbindungslinie Ischl Localbahn—Ischl Staatsbahn wurde zur Ausführung genehmigt. Der Viaduct erhält eine dem Curorte Ischl entsprechende decorative Ausschmückung. [27. März, Z. 6271.]

Steiermärkische Landesbahnen. (Localbahn Cilli-Wöllan: Geleisperre in der Kohlenstation Skalis.) Das Project für die Herstellung einer Geleisesperre zum Schutze gegen das Entrollen von Wagen vor dem Einfahrtswechsel bei km 1·390 der Station Skalis des Kohlenbahnflügels Hundsdorf-Skalis wurde zur Ausführung genehmigt. [24. März, Z. 14.452.]

— (Schmalspurige Localbahn Wieselsdorf-Stainz: Verlegung von Wirthschaftsrampen.) Für die vom steiermärkischen Landesausschusse beantragte Verlegung der Wirthschaftsrampe in km 7·8/9 nach km 7·7 und jener in km 7·6/7 nach km 7·5/6, für Zwecke der Gemeindeinsassen von Herbersdorf, wurde die Bewilligung ertheilt. [24. März, Z. 14.300.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Lundenburg: Accumulatorenhaus am Bahnhofe in Wien.) In der Station Wien wird ein Gebäude als Ladestelle für Accumulatoren errichtet. Dasselbe soll enthalten einen Raum zur Aufstellung und Ladung von Accumulatoren, mit diesem in Verbindung einen solchen zur Unterbringung von Messinstrumenten und Vornahme von Messungen und einen dritten Raum, welcher als Dunkelkammer behufs photometrischer Aufnahme dienen soll. [22. März, Z. 15.029.]

Kaschau - Oderberger Bahn. (Auflassung der Absperrung einer Wegübersetzung beim Schleppbahngeleise Karwin - Gabrielenzeche: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Freistadt hat die politische Begehung in Betreff der projectirten Auflassung der Absperrung der an dem Schleppbahngeleise Karwin—Gabrielenzeche zwischen km 0·4 und 0·5 gelegenen 6 m breiten Wegübersetzung für den 11. April anberaumt. [G.-I.-Z. 6853.]

Bukowinaer Localbahnen. (Erweiterung der Station Nowosielitza: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Nowosielitza zu einem Grenzbahnhofe für den 17. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Regierungs-Secretär Johann Fekete de Bélafalva betraut. [G.-I.-Z. 6357.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Neue Betriebs-Telegraphen - Stationen in der Glockensignallinie der Ostrau-Friedlander Eisenbahn.) In die Glockensignallinie der Ostrau-Friedlander Eisenbahn, Strecke Ostrau—Ostrau-Witkowitz, wurde eine neue Telegraphenstation mit der Bezeichnung „Ostrau, Friedlander Perron", dann die bereits bestandene Telegraphenstation „Ostrau-Rangirbahnhof (Filiale)" eingeschaltet; diese Telegraphenstationen sind jedoch nur für bahndienstliche Correspondenzen bestimmt. Das telegraphische Stationszeichen für „Ostrau, Friedlander Perron" ist . . —. . . . . (F. H.), jenes für „Ostrau Rangirbahnhof (Filiale)" — — — — . . — . (O. F.) [G.-I.-Z. 5121.]

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Bewilligung zum Verschieben auf Stoss und zur Anwendung des Bremsknüttels zur Nachtzeit in den Stationen Königgrätz, Altpaka und Josefstadt-Jaroměř.) Die k. k. General-Inspection hat über Ansuchen der Verwaltung obiger Eisenbahnen die Bewilligung, in den Stationen Königgrätz, Altpaka und Josefstadt-Jaroměř auch zur Nachtzeit „auf Stoss" verschieben zu dürfen, unter der Voraussetzung ertheilt, dass die in Aussicht genommene Beleuchtung der Verschubplätze dieser Stationen für das gedachte Rangirverfahren vollkommen ausreichend ist. Es werden nämlich zu diesem Zwecke in der Station Königgrätz 27, in der Station Altpaka 23 und in der Station Josefstadt-Jaroměř 29 freistehende Petroleum-Reflectorlaternen aufgestellt, damit die Fernsicht über die zu benützenden Geleise und Wechselgruppen eine unbeschränkte wird. Weiters hat die k. k. General-Inspection unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufes gestattet, in den genannten drei Stationen beim „Abstossen und Rollenlassen" der Wagen den Bremsknüttel auch zur Nachtzeit anzuwenden, wenn hiebei folgende Bedingungen genau eingehalten werden:

1. Der Bremsknüttel darf beim Verschieben zur Nachtzeit nur dann angewendet werden, wenn die Verschiebungen auf keine andere Art bewältigt werden können.
2. Alle Bedingungen und Vorschriften, welche für derartige Verschiebungen bei Tag vorgeschrieben sind, müssen auch zur Nachtzeit strenge beobachtet werden.
3. Der Rayon, in welchem verschoben wird, muss derart beleuchtet sein, dass sowohl die massgebenden Bestandtheile der abzurollenden Wagen, als auch der von dem manipulirenden Verschieber einzuschlagende Weg, welcher von zufälligen Hindernissen freizuhalten ist, mit ausreichender Deutlichkeit gesehen werden können.
4. Zur Manipulation mit dem Bremsknüttel zur Nachtzeit darf nur ein ganz verlässliches und vollkommen gut geschultes Personale verwendet werden.

(17. Februar 1893, G.-I.-Z. 20, 103 ex 1892.)

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, bezw. die Dauer einer bereits früher ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gelangten Vorconcession auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 10. März 1893, Z. 9374, dem k. und k.

Kämmerer und Reichstags-Abgeordneten Bernbard Ürményi und dem Advocaten Josef Farnady für eine von der Endstation Versecz der Linie Nagy-Becskerek—Versecz der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Torontáler Localbahnen, Station der Linie Temesvár—Báziás der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und Endstation der projectirten Localbahn Versecz-Kubin (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 149 ex 1892, Vorconcession Post 1) abzweigende und diese über Szellens (Kevi-Szöllös), Iloncza, Ferdinandfalu, Dobricza, Számos, Jarkovácz und Ernesztháza in der Station Német-Szárcsa mit der Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

2. Mit Erlass vom 12. März 1893, Z. 5830, dem Ignaz Adolf, Einwohner von Kismarton (Eisenstadt), und dem Josef Landauer, Einwohner von Wien, und Consorten für eine von der Station Kismarton-Szárazvám (Eisenstadt-Mühlendorf) abzweigende und diese über Gross-Höflein, Klein-Höflein, Kismarton und weiterhin über Sércz oder Oszlop an einem geeigneten Punkte mit der Linie Pozsony—Ujváros—Szombatbely (Pressburg—Steinamanger) verbindende normalspurige Localbahn und eine derartige von der genannten Linie abzweigende, bis Szent-Margita führende Flügelbahn, auf die Dauer eines Jahres.

3. Mit Erlass vom 12. März 1893, Z. 10.436, dem Sachsen-Grafen und Obergespan des Comitates Szeben (Hermannstadt), Gustav Thalmann, und dem Dr. Carl Wolff, Director der Allgemeinen Kronstädter Sparcassa, für eine vom Hauptplatze der Stadt Nagy-Szeben (Hermannstadt) ausgehende, durch die Disznóder Gasse über die Erlen-Promenade und mit Berübrung der Restauration zum „Jungen Wald" bis Resinár, ferner eine von der zukünftigen Station „Junger Wald" abzweigende, durch das Sevigbach-Tbal mit Benützung der Nagy-Szeben—Nagy-Disznóder Landstrasse bis Kis-Disznód führende schmalspurige Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

4. Mit Erlass vom 12. März 1893, Z. 15.098, die seinerzeit mit Erlass vom 25. Februar 1892, Z. 10.883, der Kassa (Kaschau)-Tornaer Eisenbahn-Actiengesellschaft ertheilte Vorconcession
   a) für eine von der Station Szepsi der Localbabn Kassa-Torna abzweigende, über die Gemarkung der Stadt Jászó bis Meczensét (Metzenseifen) führende, ferners
   b) für eine von der Endstation Torna der erstgenannten Linie abzweigende und diese über Szila, Perkopa, Szendrö und die Gemarkung der Gemeinde Edelény in der Station Sajó-Szent-Péter mit der Linie Fülek—Miskolcz der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35 ex 1892, Vorconcession Post 3), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

5. Mit Erlass vom 12. März 1893, Z. 17.061, dem Fiumaner Holzhändler Hermann Neuberg für eine von der Station Bród-Moravicza (nächst Cameral-Moravica) der Linie Budapest — Dombovár — Zákány — Zágráb (Agram) abzweigende, über Hostnig, Rasohe und Blatnik bis Bród, eventuell bis bis zur krainerischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft mit Pferdebetrieb. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 25. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Alexander Országh die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft (Pferdebetrieb) in Anwesenheit von 54 Actionären mit 776 Actien statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 43 ex 1892). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Directionsbericht über die Gestion im Laufe des Betriebsjahres 1892 zur Verlesung. Diesem zufolge hat sich der Personenverkebr um fl. 70.799 gehoben. Zum Zwecke der Personenheförderung verkehrten insgesammt 895.275 Züge, die 18,683.586 Personen benützten, die fl. 1,585.420·64 entrichteten. Die Gesammtleistung im Frachtenverkehre hat sich mit Ausschluss der Regieverfrachtung auf 695.350 q erstreckt, aus welchem fl. 41.916·56 vereinnahmt wurden; an verschiedenen Einnabmen werden fl. 95.729·11 ausgewiesen, so dass mit Einrechnung des 1891er Gewinnsaldos per fl. 3612·85 die Gesammteinnahmen fl. 1,726.679·16 betrugen, um fl. 78.561·85 mehr als im Vorjahre. Die Gesammtausgaben beliefen sich auf fl. 1,505.576·29, demnach ergibt sich ein Reingewinn von fl. 221.102·87, bezüglich dessen Verwendung die Direction proponirt, fl. 22.754 als Tantième der Direction, des Aufsichtsrathes und der Beamten auszuscheiden, fl. 176.510 zur Bezahlung einer Dividende von fl. 20 per Actie und fl. 11.745 zur Einlösung der Coupons der Genussscheine à fl. 10 zu bestimmen, dem Pensionsfond fl. 3000 zuzuweisen und fl. 7093·87 auf neue Rechnung vorzutragen. Der Stand der Betriebsmittel hat wenig Aenderung erfahren; an Pferden hatte die Gesellschaft 1286 im Werthe von fl. 228.908, der Werth an Gebäuden und Gründen erscheint mit fl. 1,092.725·64 beziffert. Die Bauthätigkeit im Jahre 1892 beschränkte sich auf Ausführung von Ergänzungsarbeiten, respective auf das Austauschen der Schienen und das Legen von Verbindungsgeleisen. Mit Bezug auf die neuen Projecte der Gesellschaft besagt der Bericht Folgendes: Von den im vorjährigen Berichte erwähnten Projecten ist die Angelegenheit der Linie Bruckbad—Ofener Ringstrasse und die Verlängerung der Uellöerstrassen-Linie zum neuen Volksgarten noch in Schwebe. Im abgelaufenen Jahre wurden folgende drei weitere Projecte angeregt: das erste bezieht sich auf eine Verbindung der gesellschaftlichen Geleise am Stefanswege mit denen in der Rottenbillergasse; das zweite auf eine in der Wesselényigasse zu erbauende neue Linie. Beide Projecte wurden von den Interessenten (Hauseigentbümer und Geschäftsinhaber) angeregt, und ist die Direction bereit, durch das Aufgreifen derselben den Wünschen der dabei interessirten Bevölkerung zu entsprechen. Das dritte Project behandelt die Lösung der Frage des Verkehres auf der Andrássystrasse, bezüglich welcher mit der elektrischen Stadtbahn-Actiengesellschaft dahin übereingekommen wurde, in dieser Angelegenheit der hauptstädtischen Behörde ein gemeinsames Offert zu überreichen. Die Basis des Offertes bildet a) der Bau einer elektrischen Strassenbahn auf der Andrássystrasse mit dem Ausgangspunkte am Giselaplatze; b) die Einrichtung eines Omnibusverkehres im Anschlusse an diese Bahn mit Einbeziehung der Ofener Relationen. Diesbezüglich wurde mit der Direction der elektrischen Strassenbahnen das fernere Uebereinkommen getroffen, für den Fall einer Concessionirung für den gemeinschaftlichen Ausbau eine besondere Actiengesellschaft zu bilden. Das Baucapital würde von beiden Gesellschaften zu gleichen Theilen beschafft, die Titres aber von beiden Anstalten zu gleichen Theilen übernommen werden. Was die Bedeckung des Baubedarfes der drei genannten Linien betrifft, wird hervorgehoben, dass für denselben die Inanspruchnahme des Credites der Gesellschaft, sei es in welcher Form immer, nicht in Aussicht genommen ist, da die Gesellschaft über die nothwendigen Baarmittel derzeit verfügt. Schliesslich wird bezüglich der Linie durch die Andrássystrasse hervorgehoben, dass es vom Gesichtspunkte der vollen Wahrung der Interessen beider Gesellschaften nothwendig sei, dass auch die Beitragsleistung an Capital eine harmonische sei und dass auch bei der Manipulation desselben keine der Parteien irgend ein Vorrecht sich sichere. Die Titres werden sonach von den beiden Gesellschaften zu gleichen Theilen übernommen und in die Casse gelegt oder auf den Markt gebracht werden; jedenfalls muss die volle Parität aufrechterhalten bleiben. Nach Kenntnissnahme des Berichtes und der eingehenden Erläuterung desselben durch den leitenden Generaldirector Heinrich Jellinek, wurden die Vorschläge der Direction bezüglich der Vervollständigung des gegenwärtigen Betriebsnetzes und der Modalitäten des Ausbaues der Andrássystrassen-Linie im Principe angenommen und die Direction ermächtigt, im Interesse der Realisirung dieser Projecte das Entsprechende einzuleiten. Endlich wurde der Beschluss gefasst, dass die Dividende von fl. 20 per Actie und fl. 10 nach jedem Genussschein vom 5. April angefangen zur Auszahlung gelange und den Functionären das Absolutorium ertheilt werde.

Ausland.

Deutsches Reich. (Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1891/92.) Die Gesammtlänge der normalspurigen Eisenbabnen in Deutscbland betrug am Schlusse des Jahres 1891/92 42.325·18 km, von denen 31.535·15 km als Hauptbahnen und 10.790·03 km als Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben wurden. Für ganz Deutschland kamen bei einer Einwohnerzahl von 49,766.600 Seelen und einem Flächeninhalt von 540.504·42 qkm auf je 10.000 Einwohner 8·49 km und auf je 100 qkm Grundfläche 7·82 km normalspuriger Bahnen. Zur Bewältigung des Verkehres haben den Verwaltungen am Schlusse des Jahres 14.788 Locomotiven mit 641,476.347 Mark Beschaffungskosten, 27.512 Personenwagen mit 61.111 Achsen, 1,167.020 Sitz-, bezw. Stehplätzen und 228,094.147 Mk. Beschaffungskosten, 299.283 Gepäcks- und Güterwagen mit 608.530 Achsen, 3,122.883 t Ladegewicht und 876,305.678 Mk. Bescbaffungskosten, und 1776 Postwagen mit 4643 Achsen gedient. An Locomotiv-Kilometern

wurden auf den deutschen Bahnstrecken zurückgelegt 544,295.690 davon 358,237.414 Nutzkilometer, an Wagenachs-Kilometern von den Wagen deutscher und ausländischer Verwaltungen 13.224,723.788. Die Personenwagen leisteten hievon 2.624,626.669, die Gepäckswagen 764,619.774, die Güterwagen 9.556,032.766 und die Postwagen 279,444.579. Der Gesammt-Personenverkehr belief sich auf 464,012.850 Personen mit 11.679,049.979 Personen-Kilometern. Hievon kamen, wie theils auf Grund genauer Aufzeichnungen, theils durch Schätzung ermittelt worden ist, auf die I. Classe 2,245.487 Personen mit 202,074.766 Personen-Kilometern (1·73 pCt.), auf die II. Classe 47,486.076 Personen mit 1.837,996.062 Personen-Kilometern (15·74 pCt.), auf die III. Classe 284,629.397 Personen mit 5.740,300.255 Personen-Kilometern (49·15 pCt.), auf die IV. Classe 121,475.884 Personen mit 3.316,906.128 Personen-Kilometern (28·40 pCt.) und auf Militärbeförderung 8,176.006 Personen mit 581,772.768 Personen-Kilometern (4·98 pCt.).

Jede Person ist durchschnittlich befördert in der I. Classe 89·99 km, in der II. Classe 38·71 km, in der III. Classe 20·17 km, in der IV. Classe 27·31 km, bei der Militärbeförderung 71·16 km. Die durchschnittliche Einnahme betrug bei der I. Classe 7·11 Mk. auf 1 Person und 7·90 Pf. auf 1 Personen-Kilometer, bei der II. Classe 1·95 Mk. auf 1 Person und 5·05 Pf. auf 1 Personen-Kilometer, bei der III. Classe 0·61 Mk. auf 1 Person und 3·02 Pf. auf 1 Personen-Kilometer, bei der IV. Classe 0·54 Mk. auf 1 Person und 1·98 Pf. auf 1 Personen-Kilometer und bei der Militärbeförderung 1·08 Mk. auf 1 Person und 1·52 Pf. auf 1 Personen-Kilometer; im Gesammtdurchschnitt betrug die Einnahme 0·77 Mk. auf 1 Person und 3·05 Pf. auf 1 Personen-Kilometer.

An Gütern gegen Frachtberechnung wurden 228,976.758 t mit 23.144,339.685 tkm befördert, davon

768.900 t	mit	85,367.313 tkm	(0·37 pCt.)	Eilgut,
201,615.493 t	„	20.806,401.129 „	(89·90 pCt.)	Frachtgut,
390.598 t	„	44,472.602 „	(0·19 pCt.)	Militärgut,
2,542.804 t	„	339,284.805 „	(1·47 pCt.)	Vieh, und
23,634.876 t	„	1.868.432.920 „	(8·07 pCt.)	frachtpflichtiges Dienstgut.

Ausserdem wurden 1,971.842 t mit 183,598.024 tkm (0·79 pCt. der gesammten Güterbeförderung) Güter ohne Frachtberechnung befördert.

Jede Tonne ist durchschnittlich befördert beim Eilgut 111·03 km, beim Frachtgut 103·20 km, beim Militärgut 113·86 km, bei der Viehbeförderung 133·43 km und beim frachtpflichtigen Dienstgut 79·05 km. Die durchschnittliche Einnahme betrug beim Eilgut 27·01 Mk. auf 1 t und 24·33 Pf. auf 1 tkm, beim Frachtgut 3·96 Mk. auf 1 t und 3·84 Pf. auf 1 tkm, beim Militärgut 8·94 Mk. auf 1 t und 7·85 Pf. auf 1 tkm, bei der Viehbeförderung 9·96 Mk. auf 1 t und 7·47 Pf. auf 1 tkm und beim frachtpflichtigen Dienstgut 1·52 Mk. auf 1 t und 1·92 Pf. auf 1 tkm; im Gesammtdurchschnitt betrug die Einnahme 3·86 Mk. auf 1 t und 3·82 Pf. auf 1 tkm.

Die gesammten Bauaufwendungen beliefen sich auf 10.426,131.586 Mk. oder 247.048 Mk. auf 1 km Eigenthumslänge; das verwendete Anlagecapital der gegenwärtigen Besitzer stellt sich auf 10.664,970.222 Mk. oder 252.707 Mk. auf 1 km Eigenthumslänge.

Die gesammten Betriebseinnahmen aus dem Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr, sowie aus Nebenerträgen, jedoch ausschliesslich des Pachtzinses für die Ueberlassung von Bahnanlagen an andere Verwaltungen stellten sich auf 1.341,468.083 Mark oder 31.712 Mk. auf 1 km Betriebslänge, die gesammten Betriebsausgaben ausschliesslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen und des Pachtzinses auf 848,878.109 Mk. oder 20.067 Mk. auf 1 km Betriebslänge; der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug unter Mitberücksichtigung des Pachtzinses und der Kosten für erhebliche Ergänzungen 471,403.849 Mk. oder 11.330 Mk. auf 1 km Eigenthumslänge oder 4·49 pCt. des verwendeten Anlagecapitales.

An Beamten und Arbeitern wurden im Jahresdurchschnitt beschäftigt: bei der Betriebsverwaltung 360.057 Personen mit einer Besoldung von 432,048.010 Mk., bei der Werkstättenverwaltung 63.154 Personen mit einer Besoldung von 69,698.874 Mark.

Betriebsunfälle ereigneten sich im Berichtsjahre 3789, nämlich 490 Entgleisungen, 336 Zusammenstösse und 2963 sonstige Betriebsunfälle. Die Zahl der dabei verunglückten Personen belief sich auf 3248, von denen 698 getödtet und 2550 verletzt wurden. Unter den Verunglückten befanden sich 199 Reisende, von denen unverschuldet 8 getödtet und 81 verletzt und in Folge eigener Unvorsichtigkeit 38 getödtet und 72 verletzt wurden. Von je 1,000.000 beförderten Reisenden wurden 0·10 Personen getödtet und 0·33 verletzt. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst verunglückten 2622 Personen, davon durch Unfälle der Züge während der Fahrt 213, von denen 20 getödtet wurden, und auf sonstige Weise 2409, darunter 417 Todesfälle. Von anderen Personen wurden ohne eigenes Verschulden 10 getödtet und 46 verletzt, in Folge eigener Unvorsichtigkeit 206 getödtet und 165 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 5 Personen getödtet und 614 verletzt. Bei Selbstmordversuchen wurden 177 Personen getödtet und 25 verletzt.

Die Gesammtlänge der am Schlusse des Betriebsjahres 1891/92 in Deutschland vorhandenen schmalspurigen Eisenbahnen betrug 1155·22 km. Auf diesen leisteten 242 Locomotiven 4,513.600 Nutzkilometer, 674 Personenwagen 24,317.631 Achskilometer und 4858 Gepäcks- und Güterwagen 39,496.488 Achskilometer. Das verwendete Anlagecapital der Schmalspurbahnen betrug 61,275.670 Mk. oder 54.175 Mk. auf 1 km. Einer Einnahme von 5,332,608 Mk. stand eine Ausgabe von 3,926.733 Mk. gegenüber, so dass sich ein Betriebsüberschuss von 1,405.875 Mk. oder 2·29 pCt. des verwendeten Anlagecapitals ergab. Bei 83 auf den Schmalspurbahnen vorgekommenen Unfällen wurden 10 Personen getödtet und 26 verletzt.

Nicht dem öffentlichen Verkehr dienten am Ende des Jahres 1891/92 4560 Anschlussbahnen, von denen 4302 mit 2623·52 km Länge in normalspurige Eisenbahnen und 258 mit 100·81 m Länge in schmalspurige Eisenbahnen einmündeten.

Preussen. (Verkehrs-Statistik der Preussischen Staatsbahnen.) Die Entwicklung des Personenverkehrs auf den Preussischen Staatsbahnen in den letzten sechs Jahren ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

Nach der Statistik des Reichs-Eisenbahnamts betrug die Zahl der Personenkilometer:

		gegen das Vorjahr
1886/87	5.347,861.475	
1887/88	5.610,707.374	+ 4·9 Proc.
1888/89	5.950,709.765	+ 6·1 „
1889/90	6.706,420.811	+ 12·7 „
1890/91	7.520,479.823	+ 12·1 „
1891/92	7.876,475.771	+ 4·7 „
1891/92 gegen 1886/87	+ 2.528,614.296 =	+ 47·3 Proc.

Wird die inzwischen erfolgte Verstaatlichung einiger Bahnstrecken in Schleswig-Holstein, Thüringen und Hannover berücksichtigt, so stellt sich die Steigerung etwa auf 45 Proc. (44·9 Proc.).

In derselben Zeit stieg die Personenfrequenz auf den grösseren Deutschen Staatsbahnen:

auf den Reichsbahnen um 20 Proc.
„ „ Bayerischen Staatsbahnen um 27·5 Proc.
„ „ Sächsischen „ „ 34 „
„ „ Württemberg. „ „ 26 „
„ „ Badischen „ „ 29 „

gegen 47·3, bezw. 45 Proc. auf den Preussischen Staatsbahnen.

Die Verkehrsdichtigkeit auf 1 km Bahnlänge betrug 1891/92, bezw. 1891;

auf den Preussischen Staatsbahnen	321.783	Personen
„ „ Reichsbahnen	243.373	„
„ „ Bayerischen Staatsbahnen	184.263	„
„ „ Sächsischen „	348.838	„
„ „ Württembergischen Staatsbahnen	222·414	„
„ „ Badischen Staatsbahnen	290.835	„

war sonach in Preussen nur wenig geringer als in dem dicht bevölkerten Sachsen und erheblich stärker als auf den übrigen grösseren Deutschen Staatsbahnen.

Die Zugausnutzung stellt sich durchschnittlich auf ein Zugkilometer:

auf den Preussischen Staatsbahnen	auf 62·4	Personen
„ „ Reichsbahnen	„ 48·0	„
„ „ Bayerischen Staatsbahnen	„ 42·2	„
„ „ Sächsischen „	„ 63·9	„
„ „ Württembergischen Staatsb.	„ 46·7	„
„ „ Badischen Staatsbahnen	„ 48·4	„

in Preussen hiernach wesentlich günstiger, als auf den meisten anderen Staatsbahnen und nur wenig geringer, als in Sachsen.

Die Achsausnutzung belief sich durchschnittlich auf ein Achskilometer.

auf den Preussischen Staatsbahnen	auf 4·59	Personen
„ „ Reichsbahnen	„ 3·82	„
„ „ Bayerischen Staatsbahnen	„ 4·07	„
„ „ Sächsischen „	„ 4·16	„
„ „ Württembergischen Staatsb.	„ 3·85	„
„ „ Badischen Staatsbahnen	„ 4·06	„

war somit auf den Preussischen Staatsbahnen am günstigsten.

Eine Personenwagenachse durchlief durchschnittlich im Laufe des Jahres 1891/92, bezw. 1891:

auf den Preussischen Staatsbahnen	47.286 km
„ „ Reichsbahnen	42.936 „
„ „ Bayerischen Staatsbahnen	34.199 „
„ „ Sächsischen „	39.461 „
„ „ Württembergischen Staatsbahnen	37.280 „
„ „ Badischen Staatsbahnen	37.739 „

Die durchschnittliche Einnahme für jede Personenwagenachse betrug:

auf den Preussischen Staatsbahnen	6382 Mk.
„ „ Reichsbahnen	5682 „
„ „ Bayerischen Staatsbahnen	4869 „
„ „ Sächsischen „	5233 „
„ „ Württembergischen Staatsbahnen	4759 „
„ „ Badischen Staatsbahnen	5557 „

war somit in Preussen am höchsten; gleichwohl stellte sich die durchschnittliche Fahrgebühr für ein Personenkilometer auf den Preussischen Staatsbahnen am niedrigsten, nämlich:

auf den Preussischen Staatsbahnen	auf 2·93 Pfg.
„ „ Reichsbahnen	„ 3·18 „
„ „ Bayerischen Staatsbahnen	„ 3·46 „
„ „ Sächsischen „	„ 3·19 „
„ „ Württembergischen Staatsbahnen	„ 3·24 „
„ „ Badischen Staatsbahnen	„ 3·49 „

Schweiz. (Elektrische Strassenbahnen in Zürich. Mit der Botschaft vom 22. März empfiehlt der Bundesrath der Bundesversammlung die Ertheilung der Concessionen auf die Dauer von je 50 Jahren für den Bau und Betrieb elektrischer Strassenbahnen in der Stadt Zürich, und zwar: vom Sonnenquai durch die Rämistrasse bis zur Kirche Fluntern, eventuell auf die Höhe des Zürichberges, von der Quaibrücke durch die Kreuzbühl- und Forchstrasse bis zur Wehrenbachbrücke in Hirslanden und vom Hotel Bellevue durch die Rämi-, Hottinger-, Asyl- und Klosbachstrasse nach dem Kreuzplatze in Hottingen. Diese Strassenbahnen sollen mit einer Spurweite von 1 m und eingeleisig hergestellt werden mit Ausnahme der als Ausweichstellen erforderlichen doppelgeleisigen Strecken. Die vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Statuten der Gesellschaften sind binnen sechs Monaten nach Ertheilung der Concessionen einzureichen; mit den Erdarbeiten ist sechs Monate nach erfolgter Genehmigung der Pläne zu beginnen und 1½ Jahre nach dem Baubeginne sind die Linien zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben; für die Theilstrecke von der Kirche Fluntern auf die Höhe des Zürichberges bleibt dem Bundesrathe die Festsetzung besonderer Fristen vorbehalten. Die projectirten Strassenbahnen werden blos für die Beförderung von Personen, sowie von Reisegepäck bis zu 50 kg Gewicht dienen. Bezüglich der weiter vorgelegenen Concessionsgesuche für Dampfstrassenbahnen in Zürich und Ausgemeinden, für Pferdebahnbetrieb auf den Strecken Paradeplatz — Bellevue — Hirslanden, Pelikanplatz — Selnau und Stadthausplatz — Enge, sowie für eine elektrische Strassenbahn Bellevue — Enge mit Abzweigung Stadthausplatz—Paradeplatz empfiehlt der Bundesrath, auf dieselben dermalen ebensowenig einzutreten, wie auf das Gesuch um Verlängerung der Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten für schmalspurige Strassenbahnen von Zürich-Oberstrass auf den Zürichberg, bezw. Gaissberg, und von Pfauen zum Römerhof in Hottingen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Medea“ aus Santos.) Dieser Dampfer mit 1111 Tonnen Gehalt ist am 22. Februar mit 1361 Gewichtstonnen Ladung von Santos und Rio de Janeiro nach 41tägiger Fahrt in Triest eingetroffen. — Derselbe brachte aus Santos 849.120 kg Kaffee und aus Rio de Janeiro 512.160 Kaffee im Gesammtwerthe von 1,361.280 fl.

— (Abfahrt des Dampfers „Maria Valeria“ nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2644 Tonnen Gehalt ist am 21. Februar mit 15 Passagieren und 1372 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz, sowie 19.322 Stück Bauholz von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich nach Port Said: 53 Colli Esswaaren, 90 Colli Erdäpfel, 248 Colli Zucker, 357 Stück Tannen-Schnittholz: nach Padang: 100 Colli Mehl; nach Soerabaya: 70 Colli Mehl; nach Suez: 95 Colli Zucker, 5580 Stück Staffeln, 300 Stück kleine Staffeln, 675 Stück Gespärre; nach Gedda: 97 Colli Zündhölzchen, 602 Colli Zucker; nach Suakim: 160 Colli Zucker, 500 Stück Bretter, 1000 Stück Latten, 1000 Stück Leisten; nach Aden: 300 Colli Zucker, 55 Colli Mehl, 600 Stück Bretter; nach Mombassa: 50 Colli Mehl; nach Zanzibar: 130 Colli Mehl: nach Bombay: 65 Colli Knöpfe, 462 Colli Papier, 96 Colli Baumwollwaaren, 50 Colli Kurzwaaren, 620 Colli Farben, 48 Colli Garne, 82 Colli Lampen, 113 Colli Manufacturwaaren, 82 Colli Holzwaaren, 135 Colli Metallwaaren, 274 Colli Glasperlen, 201 Colli Seife, 252 Colli Glaswaaren, 1800 Colli Zucker; nach Bassorah: 69 Colli Papier; nach Colombo: 33 Colli Mehl, 6911 Stück Bretter; nach Madras: 99 Colli Papier; 43 Colli Seife; nach Calcutta: 356 Colli Papier, 57 Colli Baumwolle, 112 Colli Metallwaaren; 283 Colli Glasperlen, 82 Colli Glaswaaren nach Singapore: 260 Colli Bier, 78 Colli Papier, 38 Colli Glasperlen; nach Soerabaya: 388 Colli Erdwachs; 100 Colli Mehl, 79 Colli Papier; nach Batavia: 154 Colli Erdwachs, 40 Colli Mehl; nach Samarang: 37 Colli Papier, 214 Colli Erdwachs; nach Tegal: 100 Colli Mehl, nach Macassar: 175 Colli Mehl, nach Hongkong: 50 Colli Bier, 380 Colli Stahl, 500 Colli Zündhölzchen, nach Manila: 100 Colli Bier, nach Yokohama: 25 Colli Farben. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 374.336 fl.

England. (Ein zum Segelschiffe umgebauter Dampfer.) Das englische Viermasterschiff „Lancing“, welches am Ende des vergangenen Jahres von Rangoon kommend, in Liverpool eingelaufen ist, hat diese Reise in dem Zeitraume von 150 Tagen zurückgelegt. Es ist dies der ehemalige, für französische Rechnung im Jahre 1866 in Glasgow gebaute Dampfer „Pereire“, ein Schiff von 3150 t Bruttogehalt und 105 m Länge, das zwischen Europa und Amerika fuhr und seinerzeit zu den besten Schnellläufern des Atlantischen Oceans zählte. — Nach England verkauft, wurde dieser Dampfer dort in ein Segelschiff umgestaltet, nahm in Newcastle-on-Tyne eine Kohlenladung an Bord und trat hierauf seine erste Segelfahrt an. Hiebei steuerte jedoch das Schiff ausserordentlich schlecht und war von einer derartigen Luvgierigkeit, dass es wiederholt in den Wind schoss, ohne dass es möglich gewesen wäre, dies mit dem Ruder zu verhindern. Da unter solchen Umständen an ein Fortsetzen der Reise nicht zu denken war, wurde Plymouth angelaufen, wo die Fachleute auch sofort die Ursache des abnormalen Verhaltens des Schiffes entdeckten. Man hatte es nämlich bei der Umgestaltung nicht für nothwendig erachtet, die Schraubenpforte zu schliessen, und hiedurch den Grund zur Luvgierigkeit des Fahrzeuges gelegt. Nach Beseitigung dieses Uebelstandes konnte das Schiff die Reise anstandslos fortsetzen.

[„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.“]

— (Erprobung von Ankern.) Nachdem bereits seit mehreren Jahren keine officiellen Versuche mit Ankern stattgefunden hatten, beschloss die englische Admiralität, da während der letzten Zeit verschiedene neue Ankertypen erdacht und sowohl in der Kriegs- als auch in der Handelsmarine eingeführt worden sind, derartige Proben in Portsmouth vornehmen zu lassen. Besonderes Interesse gewährte am Schlusse dieser Experimente die Ermittlung des Vermögens von fünf verschiedenen Ankertypen, den Grund zu fassen und in demselben fest zu halten. — Der Vorgang war hiebei folgender: Die Anker wurden successive vom Panzerschiffe „Hero“ geworfen; an denselben war eine kleine Boje befestigt, welche den Ort bezeichnete, wo der Anker lag. Ein Ruderboot brachte in unmittelbarer Nähe der geworfenen Anker einen zweiten Anker mit Boje als Marke aus. Hierauf arbeitete die „Hero“ 20 Minuten hindurch mit halber Maschinenkraft zurück, nach welcher Zeit gestoppt und die Distanz, auf welche man den Anker auf dem Meeresgrunde geschleppt hatte, gemessen wurde. — Ein Taucher untersuchte gleichzeitig die Lage des Ankers und den Zustand des Grundes. Da die „Hero“ 4877 kg schwere Buganker besitzt und das Gewicht der erprobten Anker nur 1930 kg betrug, ist es einleuchtend, dass die Art und Weise der Erprobung eine sehr strenge war. Dies wurde auch dadurch bestätigt, dass die meisten Anker zwischen 64 m und einer halben Seemeile weit geschleppt wurden, bevor sie im Grunde hielten. Eine rühmliche Ausnahme hievon machte der Hall'sche Patentanker, welcher nur wenige Meter weit geschleppt wurde und dabei vor sich nicht weniger als 3·7 m festen Schlamm und Kiessand aufgehäuft hatte. Was die Haltbarkeit betrifft, war daher der Hall'sche Anker allen anderen gleichzeitig erprobten Ankern weitaus überlegen. Dieser Anker hat übrigens schon früher mehrfache Proben seiner vorzüglichen Haltbarkeit im Grunde geliefert; so hatte ihm der Dampfer „St. Tudno“, welcher zwischen Liverpool und Llaududno verkehrt und dem bei schwerem Wetter ausserhalb der Mersey die Maschine zusammenbrach, seine Rettung zu verdanken.

[„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.“]

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 10. bis zum 16. April.)

Adriatischer Dienst.

11. April, um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.

12. „ um 4 1/2 Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris". Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.

13. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Malta", Capitän M. Nicolich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussiupiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

14. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Oreste". Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussiupiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

15. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.

16. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Messina", Capitän G. Giurovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

11. April, am 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Tebe", Capitän A. Martinolich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Anschluss in Smyrna nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Cesmé, Samos und Rhodus.

12. April, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Galatea", Capitän F. D'Este, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

14. „ zu Mittag: Dampfer „Euterpe", Capitän F. Cossovich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

15. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Pandora", Capitän P. Sussanich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Pyräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

21. April, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Aglaja", Capitän G. Grisogono, nach Calcutta, mit Berührung von Pord Said, Suez, Jambo, Gedda, Aden, Colombo und Madras.

Beiläufig am 25. April, Dampfer „. . . . .", Capitän . . . ., nach Indien und China, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong und Shanghai. nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

10. April, Dampfer „Polluce", Capitän T. Androvich, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	März 1893				März 1892			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	238.067	145.298	141.307	242.058	308.700	166.245	182.917	292.028
Darunter:								
Weizen	41.171	60.842	39.902	62.111	75.900	49.163	48.781	76.282
Roggen	23.099	14.747	14.563	23.283	41.201	13.894	24.425	30.670
Gerste	37.582	16.999	18.972	35.609	59.008	15.919	20.811	54.116
Hafer	19.890	18.300	19.461	18.729	21.986	34.865	32.076	24.775
Mais	40.615	16.917	24.546	32.986	9.286	27.130	26.023	10.393
Hirse	8.026	164	1.150	7.040	9.514	2.827	2.885	9.456
Bohnen	14.172	3.034	4.405	12.801	19.290	1.231	2.122	18.399
Erbsen	1.771	1.749	962	2.558	731	476	481	726
Malz	2.131	201	176	2.156	2.213	326	179	2.360
Raps	5.369	249	1.690	3.928	17.685	353	6.563	11.475
Hanfsamen	1.610	—	404	1.206	680	107	181	606
Wicken	2.249	650	1.599	1.300	2.911	2.411	3.025	2.297
Mehl	6.835	2.608	2.884	6.559	4.937	2.249	3.122	4.064
Kleie	5.104	2.050	2.708	4.446	12.751	2.701	2.013	13.439
	209.624	138.510	133.422	214.712	278.093	153.652	172.687	259.058
Spiritus	5.209	749	—	5.958	305	307	—	612
Zucker	3.078	308	246	3.140	4.709	4.800	1.874	7.635
Wein	7.876	1.949	2.737	7.088	9.311	1.006	1.262	9.055
Oele und Fette	1.388	627	852	1.163	1.828	1.576	298	3.106
Sonstige Waaren	10.892	3.155	4.050	9.997	14.454	4.904	6.796	12.562
Mittlere Tagesbewegung	11.024 Meter-Centner				13.429 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,359.980	926.610	930.760	2,355.830	3,791.430	1,125.660	1,365.300	3,551.790

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	65	7	20	52	198	36	56	178
Versicherungswerth . . fl.	307.610·—	24.300·—	91.200·—	240.710·—	1,059.220·—	160.430·—	417.130·—	802.520·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	15	3	6	12	70	24	25	69
Versicherungswerth . . fl.	77.900·—	10.700·—	27.300·—	61.300·—	420.490·—	81.150·—	165.130·—	336.510·—
Lombardbetrag . . . . fl.	46.192·55	5.800·—	15.590·—	36.402·55	263.794·23	51.137·50	106.827·50	208.104·23

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat März 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten März 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten März 1893	Stand am letzten März 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	86.654	20.645	20.325	86.974
Darunter wichtigste Waaren:				
Wein	16.921	4.993	6.385	15.529
Zucker	37.537	7.942	6.805	38.674
Spiritus	6.290	1.672	234	7.728
Diverse	25.906	6.038	6.891	25.043

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten März 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten März 1893	Stand am letzten März 1893
Lagerscheine:				
Stück	5	—	—	5
Versicherungswerth ö. W. fl.	8.600	—	—	8.600
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö. W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	3.300	—	—	3.300

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat März 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten März 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten März 1893	Stand am letzten März 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	58.735	15.327	13.436	60.626
Darunter wichtigste Waaren:				
Mais	10.974	947	1.404	10.517
Korn	20.665	11.152	7.368	24.449
Hirse	6.360	5	839	5.526
Weizen	13.394	519	1.506	12.407
Diverse	7.342	2.704	2.319	7.727

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten März 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten März 1893	Stand am letzten März 1893
Lagerscheine:				
Stück	17	1	5	13
Versicherungswerth ö. W. fl.	180.230	17.250	57.490	139.990
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö. W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro März 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	7542·24	3746·94	2689·83	8599·35
Roggen	1738·97	1016·92	539·10	2216·79
Gerste	510·13	406·50	410·00	506·63
Hafer	1357·75	516·61	812·81	1061·55
Mais	3927·97	1110·69	1313·35	3725·31
Mehl	943·70	876·33	897·65	922·38
Wein	8844·55	686·78	755·04	8776·29
Verschiedenes	996·39	2599·29	2696 06	989·62
Zusammen	25861·70	10960·06	10023·84	25797·92
Versicherungswerth	453.280	74.200	58.800	468.680

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	77	17	24	70
Versicherungswerth	290.945	47.875	48.285	290.535
Abgesondert übertragene Warrants, St.	12	4	6	10
Versicherungswerth	20.500	7.700	11.500	16.700
Lombardbetrag	9.050	3.500	5.000	7.550

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat März 1893.)

Artikel	Lager am 1. März	Eingang	Ausgang	Lager am 31. März
	Metercentner			
Weizen	1650	1305	9131	1024
Roggen	920	407	857	470
Gerste	520	261	351	430
Hafer	10946	3451	4585	9812
Malz	515	394	364	545
Mais	1389	200	440	1149
Diverse	11557	1576	2372	10761
Total	27497	7594	10900	24191

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLVIII. Stückes.) Das am 6. April herausgegebene XLVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2149: Kundmachung der k.k. Statthalterei für Böhmen, vom 30. März 1893, Z. 41.282, betreffend die Wiedergestattung des Verkehres mit Klauenthieren in dem politischen Bezirke Böhmisch-Brod.

Nr. 2150: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 27. März 1893, Z. 322, betreffend die Einfuhr von lebenden Schweinen vom Borstenviehmarkte zu Wiener-Neustadt.

Nr. 2151: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien, vom 30. März 1893, Z. 25.817, betreffend die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Schweinen in den Eisenbahnstationen des Bezirkes Tarnopol.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechneuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 5·74 km lange Strecke Glambach—Wansen der kgl. Eisenbahndirection Breslau, welche am 1. Mai dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Süd-badischer Güterverkehr, bezw. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Einführung des I. Nachtrages zum Tarif, Theil I.

Am 1. Mai 1893 tritt zu dem vom 1. August 1886 giltigen Tarife, Theil I, der oben genannten Güterverkehre der I. Nachtrag in Wirksamkeit, welcher die Aufhebung, bezw. Abänderung der bisherigen reglementarischen Bestimmungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen gratis zu beziehen.

Wien, am 6. April 1893. [315]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahn-verband.

Einführung von Ausnahmetarifen für Schafe und Borstenvieh.

Am 1. Mai 1893 treten zwei Ausnahmetarife für die Beförderung in gewöhnlichen Fracht von Schafen und Borstenvieh in vollen doppelbodigen Wagen, und zwar:

1. von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
2. von Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen

nach Delle trans., Avricourt trans. und Amanweiler trans. mit der Bestimmung nach Paris und weiter in Kraft.

Hiedurch werden die im Instructionswege eingeführten einschlägigen Frachtsätze aufgehoben.

Exemplare dieser Ausnahmetarife sind bei den betheiligten österr.-ungarischen Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 10 kr. = 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 7. April 1893. [316]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Berichtigung des Ausnahmetarifes für Graphit vom 1. März 1893.

In dem vom 1. März 1893 an giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Graphit etc. im Verkehre zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Böhmen) einerseits und Stationen süddeutscher Eisenbahnen andererseits sind die auf Seite 5 bei der Station Mainz Hafen befindlichen zwei Sternchen (**) zu streichen.

Wien, am 7. April 1893. [317]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Einführung directer Fahrkarten im Verkehre zwischen einigen hierseitigen Stationen und einigen Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1893 gelangen für genannte Stationsverbindungen directe Personenzugs-Fahrkarten zur Ausgabe.

Die Preise derselben betragen:

Von	Nach	Personenzug		
		I.	II.	III
		Classe		
		Kreuzer öst. Whrg.		
Mariaschein .	Postelberg . . .	185	123	62
Mariaschein .	Laun	185	123	62
Mariaschein .	Prag-Smichow .	521	347	174
Mariaschein .	Grosspriesen . .	137	91	46
Mariaschein .	Leitmeritz Stadt	(Militär)		30
Teplitz . . .	Leitmeritz Stadt	(Militär bei ausserdienstlichen Reisen)		37

Teplitz, am 7. April 1893. [318]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Ausgabe von Abonnementskarten.

Vom 15. April 1893 angefangen gelangen in der Station Prag bis auf Weiteres Abonnementskarten-Hefte in Buchform für 20 und für 40 einfache Fahrten in der II. und III. Wagenclasse mit Giltigkeit bis 15. October 1893 zu besonders ermässigten Fahrpreisen nach Kuchelbad, Radotin, Černošic, Dobřichowitz, Řewnitz und Karlstein oder umgekehrt, zur Ausgabe.

Mit dem Tage der Eröffnung der zwischen Řewnitz und Karlstein gelegenen Haltestelle Hinter-Třebáu werden derlei Abonnementskarten-Hefte auch nach dieser Haltestelle verabfolgt werden.

Die einschlägigen Fahrpreise und sonstigen Bestimmungen hiefür sind aus den in den betreffenden Stationen und Haltestellen affichirten Placaten zu entnehmen.

Prag, am 2. April 1893. [319]

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn.

Fahrpreis-Aenderungen.

In Folge der Einführung neuer Kilometerzeiger und neuer Tarife für die Beförderung von Personen mit 1. April 1893 sind in einigen Relationen, besonders bei kurzen Entfernungen, Erhöhungen der Fahrpreise dadurch eingetreten, dass in den neuen Kilometerzeigern grössere Entfernungen enthalten sind, als solche vor dem 1. April 1893 bestanden haben.

Diese Fahrpreis-Erhöhungen haben sich insbesonders in jenen Fällen als sehr empfindlich erwiesen, wo Entfernungen von 4 km für die besondere Ermässigungen eingeräumt waren, auf 5 oder 6 km erhöht wurden.

Um den hiedurch hervorgerufenen Anrufungen nach Möglichkeit abzuhelfen, wurde verfügt, dass vom 9. April 1893 an in den Relationen der Strecken

Wien—Mürzzuschlag,
Mödling—Laxenburg,
Wr.-Neustadt—Oedenburg,
Liesing—Kaltenleutgeben,
Wien-Pottendorf-Landegg und
Wr.-Neustadt—Gr.-Neusiedl,

ferner im Verkehre zwischen den Stationen dieser Strecken unter einander, sowie im Verkehre derselben mit Stationen und Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn, einstweilen wieder die bis zum 1. April 1893 in Kraft gestandenen Fahrpreise in allen jenen Fällen berechnet und eingehoben werden, in welchen auf Grund der ab 1. April 1893 giltigen neuen Tarife, höhere Gebühren normirt sind.

Diese Verfügung gilt weiters auch noch rücksichtlich der Strecken Marburg-Graz-Bruck a/M.-Leoben.

Die Bestimmungen dieser Verlautbarung bleiben insolange in Kraft, bis eine im Zuge befindliche Revision der Personentarife der Südbahn, bezw. der im Pachte und im Betriebe der Südbahn stehenden Eisenbahnen, dann der der Südbahn gehörigen Localbahnen durchgeführt sein wird.

Wien, am 8. April 1893. [320]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
gleichzeitig als Pachtunternehmung der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Anrechnung der Auf- und Abladegebühren bei Stückgütern der Classen I und II in Wagenladungen.

Im Localverkehre der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn hat ab 1. Juni 1893 das Auf- und Abladen von Stückgütern der Classen I und II bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen in dem Falle, als ermässigte Wagenladungssätze zur Berechnung gelangen, durch den Absender, beziehungsweise Empfänger zu erfolgen.

Erfolgt das Auf- oder Abladen über Ansuchen des Absenders, bezw. Empfängers durch Arbeitskräfte der Bahn, so kommen die tarifmässigen Auf- und Abladegebühren zur Einhebung.

Wien, am 4. April 1893. [321]

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft III.

Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 32 vom 18. März 1893 sub 265 verlautbarte Ausserkraftsetzung von Frachtsätzen wird hiemit aufgehoben, und es bleiben demnach die in dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Nachtrage I zu dem vom 1. Mai 1892 ab giltigen Tarifhefte III des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Steinkohlen etc. enthaltenen Frachtsätzen von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Breslau nach den Stationen Kis-Márton, Szárazvám, Lajta-Ujfalu, Sopron und Vulka-Pordány der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn noch ferner in Kraft.

Budapest, am 3. April 1893. [322]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Mannheim Bad. B. und Mannheim H. L. B. einerseits und Carlsbad andererseits über Aschaffenburg.

Einführung des Tarifnachtrages II.

Am 1. Mai 1893 tritt der Nachtrag II zum Tarif für obigen Verkehr in Wirksamkeit, wodurch einige Tarifbestimmungen mit dem neuen Betriebsreglement in Einklang gebracht und die directe Abfertigung von Hunden nach und von Carlsbad zugelassen wird.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen erhältlich.

Prag, am 6. April 1893. [323]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Zu § 13 des Betriebs-Reglements. (Lösung der Fahrkarten.) Nach dem Einführungs-Erlasse zum Betriebs-Reglement vom 10. December 1892, Z. 56.001, 1892, (Vrdgs.-Bl. Nr. 143), Abschnitt III, Punkt 1, ist von den Bahnverwaltungen der General-Inspection ein Verzeichniss jener Stationen in Vorlage zu bringen, auf welchen der Verkauf der Fahrkarten innerhalb einer Stunde vor Abgang des Zuges stattzufinden hat. Eine Bahnverwaltung hat nun bezüglich einiger ihrer frequentesten Stationen zur Kenntniss gebracht, dass am frühen Morgen, am späten Abend und selbst in der Nacht Personenzüge mit sehr geringer Frequenz diese Stationen passieren und dass die Reisenden zu diesen Zügen erst sehr spät in der Station eintreffen und ihre Fahrkarten lösen und in Hinblick auf diese Verkehrsverhältnisse das Ersuchen gestellt, dass in den betreffenden Stationen nur während der Tageszeit von 7 Uhr Früh bis 7 Uhr Abends die Verpflichtung des Offenhaltens der Billetcassen eine Stunde vor Abgang des Zuges ausgesprochen und verlautbart werde, während für die übrige Zeit diese Bestimmung nicht zu gelten hätte. Das Handelsministerium hat in Würdigung der dargestellten Sachlage dem Ersuchen mit Erlass vom 2. Februar Z. 5313 Folge gegeben.

Deutsch-Französischer Verband. Verkehr mit und über Elsass-Lothringen. (Einführung des Nachtrages VI zum Tarife Theil II b.) Am 1. April 1893 kommt der Nachtrag VI zu Theil II b (französische Schnittsätze) zur Einführung. Der Nachtrag enthält die Neuauflage des nach anderen als den bisherigen Grundsätzen erstellten französischen Specialtarifes Nr. 23 (Heu, Holzwolle u. s. w.) und kann von den Verbands-Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen. (Beförderung von Heu und Stroh.) In den Binnen- und Wechselverkehren der Preussischen Staatseisenbahnen ist rücksichtlich der Beförderung von Heu und Stroh am 5. April 1893 mit Giltigkeit bis zum 31. August 1893 die Bestimmung in Kraft getreten, dass bei der Aufgabe einer Wagenladung fraglicher Artikel, für welche ein offener Wagen von mehr als 7·2 m Länge nicht verfügbar ist, nach Bestimmung der Eisenbahn zwei offene Wagen regelmässiger Ladefähigkeit von je nicht mehr als 7·2 m Länge zur Beladung gestellt werden können. In diesem Fall wird die Fracht für jeden dieser Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung, mindestens aber für je 5000 kg für jeden Wagen nach dem Satze des Specialtarifes III erhoben. Nebengebühren, wie Deckenmiethe, Standgeld, Wägegeld etc. werden für jeden Wagen besonders berechnet.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführnng der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liqnidirnng jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden znr Decknng dor Publications- und Liqnidirnngskosten vom Rückvergütnngsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezng habender Theilrechnnngen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
860	Südbahn-Gesellschaft	Localbahn Cilli—Wöllan	Thonoisenstein	W ö l l a n	C i l l i	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Das Aufladen der Sendungen ist Sache der Partei. Die Sendungen müssen mit directen Frachtbriefen nach Ludwigshafen a. Rh. oder Mannheim Bad. B. aufgegeben werden	Vom 1. Mai 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif, Theil II der Localbahn Cilli—Wöllan	13 kr. ö. W.	10 kr. ö. W.	3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
861	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Position E 6 u. 7 des Tarifes Theil I	Wr.-Neustadt	Sziszek	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen. Auf- u. Abladen durch die Partei. Sendungen müssen nachweislich nach Bosnien und der Herzegowina bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1893	Interner Tarif	Variabel	150 Heller, incl. nngar. Steuer	Variabel	Im Kartirungswege		
862	Südbahn-Gesellschaft		Schwartlinge und Säumlinge bis 1 m Länge (Abfälle bei der Schnittholzerzeugung)	Mitterdorf	Wien (Matzleinsdorf) und Inzersdorf	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1893	Ausnahmetarif X des Localtarifes, Theil II	48 Heller	42 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
863	Südbahn-Gesellschaft		Schwefelkies	Triest Südb. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längsteus aber bis Ende December 1893	Localtarif	152 Heller	138 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		
864	Südbahn-Gesellschaft	Für Banmaterialien nnd Fabriks-Einrichtnngsgegenstände, welche beim Bane nnd znr Einrichtnng eines Mühlen-Etablissements in Kanizsa Verwendnng finden, gelangt vom 3. Tage nach erfolgter Pnblication bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1893 der Ausnahmetarif XVII des vom 1. April 1893 giltigen Tarifes Theil II znr Anwendnng.												
865	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Gebrannter Kalk	Prag St.E.G.	Brüsau-Brünnlitz	Bezahlnng der Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und nnter Aufrechthaltung der für die Classe B, bezw. C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis anf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 46·8	kr. 35·0	kr. 11·8	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe bis längstens Ende März 1894, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Refactie erlischt	Die Transporte müssen nachweislich für den Zubau einer Dampfmühle in Brüsau-Brünnlitz Verwendnng finden. Das Auf- u. Abladen haben die Parteien auf ihre eigenen Kosten zu besorgen
			Eiserne Traversen	Hohenstadt					31·1	21·8	9·3			
				Stefanan					42·7	29·9	12·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
866	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Position E 6, 7, 8 und 9 des Tarifes Theil I, unter 5000 kg pro Frachtbrief	Sämmtliche Südbahnstationen und Stationen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn	Sämmtliche Südbahnstationen und Stationen der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn bei ununterbrochenem Durchlaufe über Südbahnlinien gerechnet		Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif Theil II	Classe II	Classe A	Variabel	Im Kartirungswege		
			Eisen und Stahl der Position E 8 und 9, dann Kohle der Position K 32 des Tarifes Theil I	Leoben		Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Die Sendungen müssen von Leoben loco, von Stationen der Leoben-Vordernberger Bahn, Eisenerz-Vordernberger Bahn, von Hieflau oder Zeltweg (Fohnsdorf) proveniren			Heller	Heller	Heller			
					Bruck				16	12	4			
					Kapfenberg				22	14	8			
					Marein				22	16	6			
					Kindberg				28	24	4			
					Wartberg-Mürzthal				34	28	6			
					Mitterdorf				34	28	6			
					Krieglach				34	32	2			
					Langenwang				39	32	7			
					Mürzzuschlag				39	36	3			
					Pernegg				22	16	6			
					Mixnitz				28	20	8			
					Frohnleiten				34	28	6			
					Peggau				39	32	7			
			Kohle der Position K 32 des Tarifes Theil I		Stübing				39	36	3			
					Gratwein und Judendorf				43	36	7			
				Hrastnig	Steinbrück	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei			12	10	2			
				Trifail	Steinbrück				16	10	6			
				Hrastnig	Sagor				12	10	2			
				Trifail	Hrastnigg				12	10	2			
					Weitersfeld				64	58	6			
					Mureck				69	60	9			
					Gosdorf				69	62	7			
					Purkla				75	68	7			
					Halbenrain				75	70	5			
					Radkersburg				81	72	9			
867	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz und Schwartlinge	Maria-Rast	Marburg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller 16	Heller 10	Heller 6	Im Kartirungswege		
868	Buschtěhrader Eisenbahn		Eisen- und Stahlschrott (Abfälle bei der Erzeugung von Mannesmannröhren) als Frachtgut	Komotau (Station)	Annathal Rothau	1. Auflieferung eines Minimalquantums von 600 t. 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Erfüllung der für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, nebst Nachträgen I bis V	24·6 kr. ö. W.	21·6 kr. ö. W.	3·0 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Februar 1894. Dieselben dürfen keinen Rückvergütungsstempel der B.E.B. tragen und werden nicht mehr zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
869	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Linz	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Beförderung derselben unter der Adresse von Organen der genannten Gesellschaft, durch welche letzteren dieselben in der Adressstation Linz auch übernommen werden müssen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Ausnahmetarif vom 1. August 1892 im Mährisch-Schlesisch-Oesterr. Kohlen-Verkehre via Wien	73·5 kr.	71·5 kr.	2·0 kr.	Im Kartirungswege		
870	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Alteisen und Eisenabfälle	Assling	Wien K.E.B.	Bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 70·0	kr. 60·9	kr. 9·1	Im Kartirungswege		
				Assling	Nussdorf				72·0	63·0	9·0			
				Jauerburg	Nussdorf				72·0	63·0	9·0			
871	St.E.G.	Südbahn-Gesellschaft	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 149, ddo. 29. December 1892, sub Post 2407, publicirten Kartirungs-Frachtsätze für Papier von Klein-Neusiedl nach Graz werden mit Giltigkeit vom 22. April 1893 ausser Kraft gesetzt.											

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. In der im Verordnungs-Blatte Nr. 35 vom 25. März d. J., unter fortlaufender Nr. 674, publicirten Begünstigung soll es in der Relation von Leoben nach Graz S.B. anstatt 18† richtig heissen 36†.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 42. Wien, 13. April 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 4. April 1893 *), betreffend die den Anlehen und Rechtsurkunden der Commission für Verkehrsanlagen in Wien einzuräumenden staatlichen Begünstigungen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Zinsen der Obligationen der von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien in Gemässheit des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, des niederösterr. Landesgesetzes vom 18. Juli 1892, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 42, und der Beschlüsse des Wiener Gemeinderathes vom 27. Jänner und 8. Juli 1892 aufzunehmenden Anlehen im Höchstbetrage von 146,400.000 Kronen (73,200.000 fl. ö. W.) werden, unbeschadet der nach dem obigen Reichsgesetze gewährten finanziellen Begünstigungen von der Einkommensteuer, sowie von jeder Steuer, die etwa durch künftige Gesetze an deren Stelle eingeführt werden sollte, dann von der Entrichtung der Couponstempelgebühren auf die Dauer vom Tage der Ausgabe der bezeichneten Obligationen bis 1. Jänner 1928 freigelassen.

Artikel II.

Die im Artikel I bezeichneten Obligationen können zur fruchtbringenden Anlegung von Capitalien der Stiftungen, der unter öffentlicher Aufsicht stehenden Anstalten, des Postsparcassenamtes, dann von Pupillar-, Fideicommiss- und Depositengeldern und zum Börsencurse, jedoch nicht über dem Nennwerthe, zu Dienst- und Geschäftscautionen verwendet werden.

Artikel III.

In Ansehung der auf Rechtsurkunden Namens der Commission für Verkehrsanlagen in Wien beigesetzten Unterschriften ist die zur grundbücherlichen Einverleibung sonst gesetzlich erforderliche Beglaubigung entbehrlich, sofern diese Urkunden in der hiefür bestimmten, amtlich kundzumachenden Form errichtet sind.

Artikel IV.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Meine Minister des Handels, des Innern, der Justiz und der Finanzen beauftragt.

Wien, am 4. April 1893.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Schönborn** m. p. **Steinbach** m. p. **Bacquehem** m. p.

---

*) Enthalten in dem am 11. April 1893 ausgegebenen XVI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 50.

Donau-Regulirungs-Commission.

Bericht über den Fortgang und die Durchführung der Regulirungsarbeiten, sowie über die Fondsverwaltung 1891.

I.

Dieser Bericht, welchen die Donau-Regulirungs-Commission gemäss Art. VIII ihres Statutes wie alljährlich den drei in ihr vertretenen Curien Staat, Land Niederösterreich und Gemeinde Wien erstattet hat, behandelt zunächst die Bauthätigkeit und dann die Fondsgebahrung der Commission im Gegenstandsjahre.

Die Bauten werden wie üblich nach den drei Stromstrecken Ispermündung—Nussdorf, Nussdorf—Albern und Albern—Theben besprochen und ist diesbezüglich im Einzelnen Nachstehendes besonders hervorzuheben.

Baustrecke Ispermündung—Nussdorf (128 km).

An Erhaltungsbauten kamen zur Ausführung: Reparaturen in der I. Tarifstrecke Ispermündung—Schönbichl und in der II. Tarifstrecke Schönbichl—Dürnstein, eine Uferversicherung zwischen Goisbach und Schwallenbach, Reparaturen der Hochwasserschäden bei Ober-Loiben und Rossetzbach, an der Steiner Lände, in der Mauterner Au und auf den Grenzinseln unterhalb Krems, Ausbesserungen der Eisschäden am Biberhäufel-Leitwerk unterhalb Hollenburg, der Hochwasserschäden in der III., IV., V. und VI. Tarifstrecke, der Eisschäden in der IV. und V. Tarifstrecke, der Hochwasserschäden in den Strecken Kronau—Tulln und Tulln—Stadlau, sowie am Leitwerk „Oberes Mühlhäufel“, die Consolidirung des Steinwerkes am Langenlebarner Leitwerke, Reparaturen der Eisschäden in der VII. Tarifstrecke, der Hochwasser- und Eisschäden in der VIII. Tarifstrecke von Greifenstein aufwärts, dann der Eisschäden in der VIII. Tarifstrecke von Greifenstein abwärts, des Uferbaus in der Windau, der Eisschäden am Höfleiner Leitwerke und am Sauhaufen-, Sonnhagel- und Tuttendörfel-Leitwerke, sowie am Ziegelofenhaufen-Leitwerke, eine Baggerung längs des öffentlichen Landungsplatzes nächst Korneuburg, eine äussere Wurfergänzung am Langenhaufen Leitwerke, Reparaturen der Hochwasserschäden am Vorkopfe der Klosterneuburger Canaleinmündung, in der IX. Tarifstrecke und an der Kahlenbergerlände, der Eisschäden an der Kuchelauer und Kahlenbergerlände, dann der Eis- und Hochwasserschäden in der Schwarzen Lackenau, endlich Holzarbeiten in der Strecke von der Kansdorferecke bis Nussdorf. Im Wesentlichen bestanden diese Erhaltungsarbeiten in der Ergänzung der Steinwürfe, der Aufholung ausgewaschener Treppelwege, der Ausbesserung der Pflasterungen, der Instandhaltung der für die Schiffahrt nöthigen Haftstöcke, Streifbäume u. s. w.

Die Neubauten in dieser Strecke bestanden in dem Uferschutzbau bei Spitz, stromaufwärts vom Spitzer Bache, der Verlängerung des Taludbaues in Wösendorf, dem Ausbau des Steiner Leitwerkes nebst Herstellung einer Traverse und eines Landungsplatzes, der Fortsetzung der Steiner Lände bis zur Krems-Herzogenburger Eisenbahnbrücke, dem Uferschutzbau an der Weichselau oberhalb Thallern, der Weiterführung des Inundationsdammes bei Krems, der Herstellung der Brückenanschlüsse für den Mühlbach beim Kremser Damme, dem Uferschutzbau am Wurmsaum unterhalb Hollenburg, der Herstellung des Leitwerkes in der Bergau gegenüber Zwentendorf, des Leitwerkes Renning-Goldwascherhaufen gegenüber von Klein-Schönbichel, und einer zweiten Traverse hinter dem Leitwerke Langenlebarn-Muckendorf, die Reconstruction des Inundationsdammes von Altenberg bis Zeiselmauer, der Ausführung des vorderen Wurfes für das rechte, wie für das linke Ufer der Klosterneuburger Canaleinmündung, sowie dem Ausbau dieser Canalmündung, der Herstellung eines Leitwerkes in der Sonnlacken nächst Korneuburg, der Wurfherstellung nebst Cunettenbau und dem weiteren Ausbau des Langenhaufener Leitwerkes bei Lang-Enzersdorf, der Verlängerung des Leitwerkes am Unteren Rothsaum bei Klosterneuburg und der Herstellung des Grundwurfes für das Leitwerk von der Kuchelau bis Nussdorf.

Der Uferschutzbau bei Spitz wurde bereits 1890 begonnen, um dem dort entstehenden Uferbruche vorzubeugen. Im Gegenstandsjahre erfolgte seine Vollendung und bildet derselbe die Fortssetzung der Spitzer Flosslände in einer Länge von 135 m.

Auch für das Steiner Leitwerk wurde schon 1890 der stromseitige Grundwurf in einer Länge von 467 m hergestellt. 1891 wurde dieser Grundwurf verlängert, das Leitwerk in der ganzen Länge von 814·8 m vollständig ausgebaut und dessen Krone 2·5 m ober Null, bei einer Breite von 5 m, gelegt. Die stromseitige Böschung ist 1·2 m, die landseitige 1·3 m angearbeitet und eingepflastert, dann stromseits mit einem auf 1 m ober Null liegenden 2 m breiten Steinwurf geschützt. Auf eine Entfernung von 108 m oberhalb der Eisenbahnbrücke ist ein 65 m langer, 20 m breiter Landungsplatz für Dampfschiffe hergestellt, welcher durch eine 117·8 m lange, 5 m breite Traverse mit dem alten Ufer verbunden ist. Durch die Ausführung des Leitwerkes sind die dortselbst bestandenen Schiffahrtshindernisse vollständig beseitigt. Behufs seinerzeitiger Fortsetzung des Steiner Leitwerkes wurde dessen stromseitiger Grundwurf schon 1890 um 310 m verlängert und 1891 um weitere 157 m vorgetrieben, in der Absicht, durch Ermöglichung einer Verlandung längs dieses Wurfes die Kosten für die künftige Leitwerksherstellung thunlichst zu vermindern.

Der Inundationsdamm bei Krems wurde im Berichtsjahre um 1218·4 m verlängert, so dass dessen Gesammtlänge gegenwärtig 3492·4 m beträgt. Die Krone dieses Dammes ist 5 m breit und liegt 6·5 m ober Null. Auch besitzt derselbe an der Landseite eine 4 m ober Null liegende, 4 m breite Berme und ist dessen stromseitige Böschung 1 : 2, die landseitige 1 : 3 angelegt.

Das im Jahre 1888 begonnene, 1889 und 1890 fortgesetzte Leitwerk am Langenhaufen bei Langenzersdorf wurde 1891 ausgebaut und beträgt die Länge des neuhergestellten Stückes 536 m, die Gesammtlänge des ganzen für die Schiffahrt wie für die Regulirung sehr wichtigen Baues 1273·7 m.

Am Ende des 1891 fertig gestellten Leitwerkes am Unteren Rotsaum bei Klosterneuburg erweitert sich das Donaustromprofil längs der Kuchelau bis auf 440 m. Zur Beseitigung dieser für die Schiffahrt sehr nachtheiligen Ueberbreite ist es nöthig, das im Ah. genehmigten Projecte für die Donauregulirung in Niederösterreich vorgesehene Leitwerk Kuchelau-Nussdorf auszuführen. Mit Rücksicht auf die grosse Länge dieses Werkes (3600 m) kann dessen Herstellung nur in einem Zeitraum von 5—6 Jahren erfolgen. Die günstigen Wasserstände des Herbstes 1981 ermöglichten die Herstellung eines Theiles des stromseitigen Grundwurfes in einer Länge von 480 m, einer Höhe von 1 m ober Null, mit einer Kronenbreite von 2 m und Böschungen im Verhältnisse von 1 : $1^1/_2$. Da jedoch die Gegenzüge, insolange nicht wenigstens ein Theil dieses Leitwerkes vollständig ausge-

baut ist, den bisherigen Kuchelauer Treppelweg benützen müssen, so konnte dieser Grundwurf nicht an das Kuchelauer Ufer anschliessen, sondern musste vorläufig eine 60 m breite Durchfahrtsöffnung belassen werden.

Die Kosten sämmtlicher Neubauten betrugen bei einer Gesammtlänge der Bauherstellungen von 7504·7 m fl. 324.111·27. Ausserdem wurden an kleineren Arbeiten noch geleistet: die vom niederösterreichischen Landesfonde mit $^{3}/_{10}$ und vom Donau-Regulirungsfonde mit $^{7}/_{10}$ zu bestreitende Anbringung der Geländer an der Spitz-Greiner Bezirksstrasse, die im Concurrenzwege den Donau-Regulirungsfond, den niederösterreichischen Landesfond, die k. k. Staatsbahnen und das Stift Klosterneuburg zu je $^{1}/_{4}$ treffende Steinabräumung der dem Donaustrome zugewendeten Lehne des Leopoldsberges, die Herstellung dreier Pegel aus Granit zu Ybbs, Melk und Zwentendorf, eine im Interesse der Schiffahrt durchgeführte Rechenbaggerung bei Langenlebarn, sowie die im Regiewege vorgenommene Beseitigung der die Schiffahrt behindernden Steine und Felskugeln aus dem Strombette nächst Krems, Langenlebarn und Nussdorf.

Baustrecke Nussdorf—Albern (14 km).

Als Erhaltungsbauten sind zu erwähnen: im Donaudurchstiche die Reparatur der Hochwasserschäden von Nussdorf bis zur Reichsbrücke, die Steinwurfergänzung beim städtischen Freibade, die Reparatur der Eisschäden von der Reichsbrücke bis zum Durchstichende und des Theilungswerkes im Winterhafen, sowie die Baggerungen bei der Reichsbrücke und unterhalb der Militärschwimmschule bei der Stadlauer Brücke. Beide Baggerungen wurden nur im Interesse der Schiffahrt vorgenommen und durch erstere eine 500 m lange, 60 m breite, 3 m unter Null tiefe Fahrrinne längs des rechten Ufers, durch letztere eine 850 m lange, 60 m breite, 3·5 m unter Null tiefe Fahrrinne ebenfalls längs des rechten Ufers gebildet. Das gewonnene Schottergut betrug im ersten Falle 43.344 m³, bei der zweiten Baggerung 135.975 m³ Schotter. Hievon wurden am öffentlichen Landungsplatze und am rechten Ufer unterhalb der Militärschwimmschule 8758 m³ deponirt, 20.944 m³ als Verstärkung des linken Uferbaues gegenüber der Militärschwimmschule und 149.607 m³ zur Verschüttung der im Inundationsgebiete zunächst des Inundationsdammes oberhalb der Stadlauer Brücke befindlichen Wasserarme und Vertiefungen verwendet. Im Wiener Donaucanale: Baggerungen von der Agentie der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bis unterhalb der Achse des Schwimmthores, Reparaturen in den 3 Canalstrecken Nussdorf—Döblingbach, Döblingbach—Sophienbrücke und Sophienbrücke—Canalende, endlich die Reconstruction des linken Canalufers zwischen der Sophien- und der Staatsbahnbrücke. Durch die der Schiffahrt dienlichen, aber auch den nöthigen Raum für die Manipulationen mit dem Sperrschiffe schaffenden Baggerungen wurde eine 400 m lange, 60 m breite, 3·5 m tiefe Fahrrinne geschaffen und 18.623 m³ Schotter gewonnen, welche zur Verstärkung des Uferbaues oberhalb der Nordwestbahnbrücke am linken Donauufer dienten. Die Uferreconstruction am linken Canalufer zwischen der Sophien- und der Staatsbahnbrücke, welche eine Erhöhung des Uferbaues um durchschnittlich 0·5 m zur Folge hatte, wurde 1891 auf die ganze Länge von 2581 m vollendet.

An Neubauten ist vor Allem die Fertigstellung der Quaistrasse vom städtischen Bade bis zur Nordwestbahnbrücke zu erwähnen. Diese bereits im Jahre 1890 begonnene und auf die Theillänge von 2415 m ausgeführte Strasse wurde im Gegenstandsjahre um 915 m fortgesetzt und damit in der projectirten Länge von 3365 m vollendet. Die Strasse ist mit einer Fahrbahn von 10·2 m Breite, beiderseitigen Trottoirs von je 5·5 m Breite und mit einer Rohrleitung versehen. Die 1891 für diesen Bau verwendeten Kosten beliefen sich auf fl. 27.467·24, die Gesammtkosten betrugen fl. 90.169·70. An sonstigen Arbeiten wurden mehrere Strassenanschüttungen und Planirungen durchgeführt, die Gartenanlagen am Erzherzog Carl-Platz erhalten und neue zwischen dem Communalbade und der Reichsbrücke hergestellt, die Kaiser Franz Josef-Brücke ausgebessert, mehrere die Schiffahrt behindernde Steine im Donaucanale beseitigt und die im Jahre 1890 begonnene, aber wegen der ungünstigen Witterungsverhältnisse nicht beendete Beseitigung der Hochwasserschäden vom September 1890 am rechten Durchstichufer von der Kaiser Franz Josef-Brücke bis zum Durchstichende, sowie in der Freudenau und am dortigen Rückstaudamme vollends durchgeführt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Flügelbahn von Morchenstern nach Josefsthal. (Concessionsertheilung.) Mit A. h. Entschliessung vom 25. März wurde der Localbahn-Gesellschaft Reichenberg-Gablonz die Concession zum Baue und Betriebe einer Flügelbahn von Morchenstern nach Josefsthal ertheilt. [1. April, Z. 16.682.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Vergrösserung des Aufnahmsgebäudes in Leitmeritz Stadt.) In der Haltestelle Leitmeritz Stadt wird das Aufnahmsgebäude und der bahnseitige Platz vor demselben vergrössert. [11. März, Z. 54.916 ex 1892.]

— (Linie Wostroměř—Jicin: Schuppen in der Station Butoves-Tuř.) Beim doppelten Wächterhause Nr. 7 in der Station Butoves-Tuř wird für Zwecke des Oberbauarbeiters Franz Mühl ein Wirthschaftsschuppen hergestellt. [15. März, Z. 13.749.]

Localbahn Častalowitz-Kwasnei. (Stationscommission und politische Begehung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 11. October 1892 durchgeführten Stationscommission, sowie der in der Zeit vom 12. bis 14. October 1892 abgehaltenen politischen Begehung wurde das Project der Localbahn von Častalowitz über Reichenau und Sollnitz nach Kwasnei principiell genehmigt. [16. März, Z. 64.561 ex 1892.]

Localbahnen Wodňan—Prachatitz und Strakonitz—Winterberg. (Benennung der Stationen Strunkowitz mit Doppelnamen.) Die bei der Ortschaft Strunkowitz zu errichtende Station der Localbahn Wodňan—Prachatitz erhält den Namen „Strunkowitz an der Blanitz" und die bei der Ortschaft gleichen Namens im Zuge der Localbahn Strakonitz—Winterberg zu errichtende Station dagegen den Namen „Strunkowitz an der Wolinka." [23. März, Z. 13.561.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Erweiterung der Station Karwin: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erweiterung der Station Karwin für den 27. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 6776.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Vlarapass: Wächterhütte sammt Nebengebäude in der Station Nemotitz.) In der Station Nemotitz wird für Zwecke der Firma Gebr. Thonet auf dem von ihr gemietheten Lagerplatze eine gemauerte Wächterhütte sammt Nebengebäude errichtet. [23. März, Z. 14.952.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Richtigstellung der Stationsuhren nach der mitteleuropäischen Zeit.) Aus der Einführung der mitteleuropäischen Zeit als gesetzliche Zeit in Deutschland erwächst den Eisenbahnen die Aufgabe, dem richtigen Gange der Stationsuhren eine erhöhte Fürsorge umsomehr zuzuwenden, als zahlreiche Ortschaften gewohnt und darauf angewiesen sind, ihre öffentlichen Uhren nach den Eisenbahn-Stationsuhren zu stellen. Bisher ist es vielfach üblich gewesen, nur die auf der Bahnseite angebrachten Stationsuhren die richtige Zeit angeben, dagegen die Uhren auf der Zugangsseite der Stationen im vermeintlichen Interesse des Publicums einige Minuten vorgehen zu lassen. Die Ortsbehörden wiederum haben nicht selten aus übertriebener Vorsicht ihre Uhren noch einige Minuten vorgestellt, sodass Unterschiede von zehn und mehr Minuten zwischen der richtig gehenden inneren Bahnuhr und den Uhren in den Ortschaften bestanden haben. Nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes, das Uebereinstimmung in den Angaben der öffentlichen Uhren im ganzen Reiche verlangt, sind derartige Abweichungen von der gesetzlichen Zeit nicht zulässig. Im westlichen Reichsgebiet muss künftig ein Vorgehen der öffentlichen Uhren auch deshalb sorgfältig vermieden werden, weil die mitteleuropäische Zeit schon ohnedies je weiter nach Westen, desto mehr gegen die sogenannte mittlere Sonnenzeit voraus ist, und dieser Unterschied durch ein Vorgehen der Uhren noch vergrössert werden würde. Das Reichs-Eisenbahnamt hat deshalb die Eisenbahnverwaltung darauf hingewiesen, dass fortan ein Unterschied in den Zeitangaben der Uhren auf der Zugangsseite der Stationen und der Uhren auf der Bahnseite nicht mehr bestehen darf, dass vielmehr alle Stationsuhren übereinstimmend und genau nach der gesetzlichen Zeit gerichtet werden müssen.

Sachsen. (Kohlen- und Coakslieferungen für die Staatseisenbahnen.) Die kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden schreibt die Lieferung von Kohlen und Coaks für die Zeit vom 1. Juni 1893 bis 31. Mai 1894 aus, und zwar: 341.400 t für Locomotivheizung, 12.580 t für Werkstätten, 26.140 t für Localheizungszwecke und 2690 t für Gasanstalten. Angebote sind bis zum 28. April bei der genannten General-Direction einzureichen. Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten zu benützenden Vordruckbogen sind von der Maschinen-Oberinspection in Dresden, der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz und der Maschinenverwaltung in Zwickau zu beziehen.

— (Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften im Jahre 1892.) Im Bereiche der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen sind im Jahre 1892 31.070 zusammengestellte Fahrscheinhefte (um 95 mehr als im Jahre 1891) ausgegeben worden, wovon die Ausgabestelle in Dresden 19.801 und diejenige zu Leipzig 11.269 Stück ausgefertigt hat. Für diese Fahrscheinhefte und für die bei den fremden Ausgabestellen verkauften Hefte ist ein Gesammtbetrag von 1,201.679 M. (um 4329 Mk. mehr als im Jahre 1891) auf die Sächsischen Staatseisenbahnen entfallen.

Italien. (Eisenbahn Alcamo-Castellamare del Golfo.) Der Staatsrath hat befunden, dass das von der Firma Fratelli Borruso gestellte Ansuchen um die Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Eisenbahn von Alcamo nach Castellamare del Golfo genehmigt werden könne. — Nach dem Projecte wäre die Linie 10.710 m lang; die Maximalsteigung betrüge 40 pro mille und der Minimal-Curvenradius 200 m. Die Stationen wären: Almaca, Castellamare-Foce und Castellamare-Città. Die Kosten würden sich einschliesslich des rollenden Materials auf 1,000.000 L. belaufen Die Concessionsdauer wäre auf 90 Jahre, der Bautermin auf zwei Jahre festzusetzen. Die Firma Fratelli Borruso spricht keine Staatssubvention an.

— (Eisenbahn Faenza-Florenz.) Die Eröffnung der Linie Faenza-Florenz wird, wenn nicht unvorhergesehene Hindernisse eintreten, am 17. April stattfinden. Auf derselben werden vorläufig nur Personen- und Localzüge verkehren, weil die Regierung die Anlagen für den Schnellzugsverkehr in Florenz und Faenza noch nicht genehmigt hat.

— (Eröffnung der Strecke Terranova-Comiso der Linie Siracusa-Licata.) Am 14. März wurde die Strecke Terranova-Comiso der Linie Siracusa-Licata dem öffentlichen Verkehre übergeben. Diese Strecke ist 37·50 km lang, zählt zwei Stationen: Vittoria und Comiso, und die Haltestelle Biscari. Der Minimal-Curvenradius beträgt 250 m, die Maximalsteigung 25 pro mille.

— (Eisenbahn Mailand-Erba: Schwergewichtszüge.) Die Direction der Eisenbahn Nordmilano hat an das Ministerium für öffentliche Arbeiten das Ansuchen um die Bewilligung zur Einführung von Schwergewichtszügen für den Frachtentransport zwischen den Stationen Bovisa und Mailand der Linie Mailand-Erba gerichtet. Die gedachte Direction hat schon in Ansehung der Strecke zwischen Inverigo und Bovisa eine ähnliche Ermächtigung erhalten.

— (Sardische Eisenbahnen.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat das von der italienischen Gesellschaft für Sardische Secundärbahnen vorgelegte Project für den Bau einer Eisenbahn von 1 m Spurweite von Iglesias nach den Bergwerken von Monteponi genehmigt. Die Linie ist 4·889 Kilometer lang.

— (Linie Ceva—Ormea.) Nach der am 15. Februar erfolgten Eröffnung des Betriebes der Strecke Trappa—Ormea, und zwar am 28. Februar, fand ein Einsturz im zweiten Tunnel dieser Linie statt, weshalb die theilweise Einstellung des Betriebes erfolgen musste, welcher nur bis zur Station Trappa aufrecht erhalten werden konnte. Die staatstechnische Direction für diese Linie traf sogleich die nöthigen Massnahmen zur möglichst raschen Freimachung der Strecke und werden die betreffenden Arbeiten mit der grössten Beschleunigung ausgeführt, um die Strecke Trappa—Ormea wieder dem Verkehre übergeben zu können.

— (Einnahmen der Sicilischen Eisenbahn.) In den ersten sieben Monaten des laufenden Betriebsjahres, und zwar vom 1. Juli 1892 bis zum 31. Jänner 1893, haben die das sicilische Eisenbahnnetz bildenden Linien eine Gesammteinnahme von 5,567.649 L. abgeworfen, wovon 697.528 L. auf den Monat Jänner l. J. und 4,870.121 L. auf den vorhergehenden Zeitraum entfallen. Dieses Erträgniss vertheilt sich rücksichtlich des Haupt- und Secundärnetzes folgendermassen: Monat Jänner: Hauptnetz 594.309 L.; Secundärnetz 103.219 L. Vorhergehende Monate: Hauptnetz 4,234.007 L.; Secundärnetz 636.114 L. Insgesammte Einnahme: Hauptnetz 4,828.316 L.; Secundärnetz 739.333 L. Am 1. Februar l. J. betrug die Länge des Gesammtnetzes 909 km, wovon 609 km auf das Haupt- und 300 km auf das Secundärnetz entfallen.

— (Verkehr in der Meerenge von Messina.) Die Regierung steht in Unterhandlung mit der Mittelmeerbahn wegen Uebernahme des Betriebes in der Meerenge von Messina Seitens dieser Gesellschaft. Der Betrieb müsste mittelst gesellschaftlichen nautischen Materials und unter der Verantwortung der Gesellschaft geführt werden. Der Verwaltungsrath beschäftigt sich bereits eingehend mit dieser Angelegenheit und hat auch schon die Beschaffung des nöthigen nautischen Materials in Erwägung gezogen.

— (Elektrische Tramway in Mailand.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat das Ansuchen der Italienischen Gesellschaft für Elektricität um die Ermächtigung zum Baue und Betriebe einer elektrischen Eisenbahn in Mailand, und zwar vom Domplatze durch die Strassen Mercanti, Dante, Foro Bonaparte, Vincenzo Monte und Mario Pagano zum Corso Sempione bis zur Strasse Canova zustimmend erledigt. Die Linie hat eine Länge von 3140 m.

— (Drahtseilbahn in Genua.) Am 18. März wurde dem Municipium von Genua das Project für eine Drahtseilbahn von Piazza Principe zu den Höhen von Granarolo vorgelegt. Diese Drahtseilbahn würde den Verkehr zwischen der Stadt und diesen herrlichen Geländen wesentlich heben und überdies auch eine bequeme Communication mit der neuen Circumvallationsstrasse bilden.

— (Generalversammlung der Turinesischen Tramway-Gesellschaft.) Am 7. März hat in Turin die Generalversammlung der Turinesischen Tramway-Gesellschaft stattgefunden. Gegenwärtig waren 41 Actionäre, repräsentirend 3413 Actien und 477 Stimmen. Den Vorsitz führte der Advocat Colla. Wie aus dem Rechenschaftsberichte zu entnehmen ist, sind die Activa folgende: Gesellschaftsvermögen 1,925.240·55 L., Actien 600.000 L., Interessen und Dividenden 29.880 L., Municipium von Turin 19.620 L., Cautionen der Verwaltung 175.000 L., Depositen 16.124 L., Bank von Turin 980 L., Cassa 2246·95 L., Schuldner 4629·95 L. Die Passiva sind: Anlagecapital 1,800.000 L., Zahlungen 550.336·40 L., Cautionen 190.200 L., Gläubiger 136.474·56 L., Verluste 96.710·49 L. Die Bilanz ergibt 2,773.721·45 L. Aus den Erträgnissen werden 60.000 L. für die 5perc. Actien-Interessen, 1468 L. für den Administrator, 4228 L. für den Verwaltungsrath, 30.000 L. für die 2½percentigen Dividenden, 1014·49 L. auf neue Rechnung, mithin insgesammt 96.710·49 L.

verwendet. Der Verwaltungsrath hat im verflossenen Betriebsjahre ungeachtet der herrschenden Krisis es für angemessen erachtet, die Linie Borgo—S. Salvario zu bauen und in Betrieb zu setzen, um diesen bedeutenden Vorort mit dem Centrum zu verbinden.

England. (Bradshaw's Eisenbahn - Jahrbuch.) Soeben ist der 45. Jahrgang von Bradshaw's Eisenbahn-Jahrbuch für das Jahr 1893 erschienen, welches für sämmtliche Bahnen Grossbritanniens Daten über die Entstehungsgeschichte und die derzeitige finanzielle Lage der einzelnen Eisenbahn-Unternehmungen bringt. Ferner enthält dasselbe ein Namensverzeichniss der Leiter und Oberbeamten dieser Bahnen, sowie eine Reihe sonstiger statistischen Daten sowohl hinsichtlich der englischen Bahnen, als auch jener Indiens und der Colonien, unter Beigabe bezüglicher Eisenbahnkärtchen. Bradshaw's „Railway Manual and Shareholders' Directory pro 1893" ist bei Adams und Sohn, London, 59, Fleet Street, erschienen. [„Railway News."]

Amerika. (Einfluss der Höhenluft auf die Arbeitsfähigkeit.) Der leitende Ingenieur der Bauten der peruvianischen Centralbahn, Mr. Lane, veröffentlichte einige Daten über den Einfluss der Luft in grösseren Meereshöhen auf die Leistungsfähigkeit der beim Baue verwendeten Arbeiter, aus welchen hervorgeht, dass nach den dortigen Erfahrungen Höhen von 8000—10.000 Fuss über dem Meere die Leistungsfähigkeit noch nicht wesentlich beeinflussen, vorausgesetzt, dass die Arbeiter sich allmälig an die dünnere Luft gewöhnt haben. In Höhen von 12.000 Fuss über dem Meere ist schon eine Abnahme der Leistungsfähigkeit zu erkennen, und in Höhen von 14.000 bis 16.000 Fuss sinkt dieselbe auf etwa ein Drittel jener in geringeren Meereshöhen. Dennoch findet Mr. Lane, dass der Percentsatz der untauglich werdenden Arbeiter auch in grösseren Höhen nicht sehr bedeutend ist, weil die Arbeiter dortselbst mehr von der Malaria verschont werden, als in tieferen Lagen. Gewöhnlich ist eine Zeit von etwa 14 Tagen erforderlich, bis sich die aus geringerer Meereshöhe versetzten Arbeiter so wohl fühlen, um wieder eine grössere Leistungsfähigkeit zu erlangen. Dieselbe nimmt in der Regel langsam zu und erreicht ihr früheres Maximum erst nach mehreren Wochen, in einigen Fällen auch erst nach Monaten, je nach der physischen Kraft des betreffenden Individuums. [„Railway News."]

Schiffahrt.

„Adria", ungar. Seeschiffahrts - Actiengesellschaft. (Einführung der Frühjahrs-Fahrordnung auf den Linien Fiume—Ancona, Fiume—Venedig und vice versa.) Die Direction der „Adria", Ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, verlautbart, dass vom 1. April an die Dampfschiffe von Fiume nach Ancona und Venedig, sowie vice versa nach folgender Fahrordnung verkehren: Abfahrt von Fiume nach Ancona im Anschlusse an den von Budapest um 2 U. 20 M. Nm. abgehenden Eilzug jeden Sonntag und Donnerstag um 7 U. 30 M. Früh; Ankunft dort an demselben Tage um 7 U. Abends. Abfahrt von Ancona nach Fiume jeden Dienstag und Freitag um 8 U. 30 M. Abds.; Ankunft dort am nächsten Tage um 8 U. Früh. Abfahrt von Fiume nach Venedig jeden Sonntag um 4 U. Nm.; Ankunft dort am nächsten Tage um 6 U. Früh. Abfahrt von Venedig nach Fiume jeden Dienstag um 7 U. Abds.; Ankunft dort am nächsten Tage um 9 U. Früh. Bezüglich der von Venedig nach Fiume verkehrenden Dampfer wird bemerkt, dass dieselben zeitweise auch in Pisano anlaufen, was jedoch stets in den Journalen in Venedig, sowie mit besonderen Kundmachungen am St. Markusplatze publicirt wird. Rücksichtlich der obigen Reiserouten werden von Budapest nach Ancona und Venedig, sowie vice versa directe Fahrkarten ausgegeben.

— (Ordentliche Generalversammlung.) Am 29. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Grafen Stefan Szapáry die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der „Adria", Ungarische Seeschiffahrts-Actiengesellschaft, statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40 ex 1892). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über dessen Gestion im Betriebsjahre 1892 zur Verlesung.

Diesem zufolge betrugen:

I. Activa: Eigene Schiffe 6,203.057·01 fl., Schiffs- und Maschinen-Umbauconto 189.843·07 fl., Theilzahlung auf im Bau befindliche Schiffe 111.780 fl., zusammen 6,504.680·08 fl., Cassebestand 17.941·42 fl., bei Banken hinterlegte Capitalien 145.142·5 fl., Debitoren 358.896·09 fl., Schiffs- und Bahnfrachten: in Fiume und im Auslande zahlbare Frachten 196.209·57 fl., hierauf lastende Spesen, Nachnahmen und Durchraten 176.108·6 fl., bleibt 20.100·97 fl.; Werthpapiere: Actien der Ungarischen Handels-Actiengesellschaft 20.000 fl. Nominale à 100 fl.: 20.000 fl.; Caution: laut Vertrag bei dem kgl. ungar. Handelsministerium deponirte fünfpercentige ungarische Papierrente 35.000 fl. Nominale à 80 fl.: 28.000 fl., fünfpercentige Pfandbriefe der Pester Ungarischen Commercialbank 75.000 fl. Nominale à 100 fl.: 75.000 fl., zusammen 123.000 fl., Baarvorschüsse und Materialien für im Jahre 1893 zu verrechnende Reisen 131.495·04 fl., transitorische Posten 114.451·82 fl., Totale 7,415.707·92 fl.

II. Passiva: Actiencapital 2,500.000 fl., Papier-Prioritäten 2,904.900 fl., verloste und per 31. December 1892 rückzulösende Papier-Prioritäten 70.400 fl., zusammen 2,975.300 fl., Reservefond 312.000 fl., Assecuranz-Reservefond 326.795·21 fl., Pensionsfond 20.800 fl., Werthverminderungs-Reservefond 688.949·16 fl., zusammen 1,348.544·37 fl., Creditoren 196.879·58 fl., Accepte und Anweisungen 48.531·36 fl.; Gewinn- und Verlustconto: Reingewinn 334.556·29 fl., Gewinnvortrag vom Jahre 1891 11.896·32 fl., zusammen 346.452·61 fl., Totale 7,415.707·92 fl.

Dem Berichte zufolge hat die Gesellschaft im abgelaufenen Jahre 11 neue Dampfer, welche mit den neuesten Errungenschaften der Schiffskörper und Maschinenbautechnik ausgestattet sind, in den Verkehr gebracht; drei weitere Dampfer werden im Laufe des Jahres fertiggestellt. Das Jahr 1892 war das erste, in welchem die Gesellschaft mit erhöhtem Capital und vergrössertem Schiffspark arbeitete und obwohl die Schifffahrtconjuncturen keine günstigen waren, vermag die Direction dennoch eine Bilanz vorzulegen, die den Beweis erbringt, dass die Gesellschaft auf so gesunder Grundlage beruht, dass sie auch unter verhältnissmässig ungünstigen Conjuncturen einer Kräftigung und sicherem Gedeihen entgegensehen kann. — Der Durchschnitt der eingehobenen Frachtraten hat sich im Verhältnisse zum Vorjahre vermindert und die Gesellschaft war hauptsächlich mit Rücksicht auf die Stagnation des Exportes bemüssigt, in unseren Ausfuhrrelationen wesentliche Frachtreductionen eintreten zu lassen. Der Gesammtverkehr belief sich auf 312.994 t gegen 285.340 t im Vorjahre. Besonders günstig gestaltete sich der Import, welcher eine Zunahme von 30.000 t aufweist; diese Steigerung ist auf die neuen adriatischen und Mittelmeerlinien zurückzuführen, die eine wöchentliche regelmässige Verbindung zwischen den Häfen von Fiume, Bari, Messina, Catania, Neapel, Genua, Nizza und Marseille schafften, wodurch auch der ungarischen Producten solche Märkte eröffnet wurden, die bisher mangels einer regelmässigen wohlfeilen Verbindung verschlossen waren. Weniger entwicklungsfähig gestalteten sich die Linien nach Tunis, sowie nach den Häfen von Tripolis, Algier und Tanger. Der Zwischenhafenverkehr weist trotz des hemmenden italienisch-französischen Zollkrieges eine wesentliche Steigerung auf. Der brasilianische Verkehr hatte in Folge des gelben Fiebers in Santos und den in Folge der Cholera getroffenen Quarantaine-Massregeln zu leiden. Den Verpflichtungen gegenüber der Regierung ist die Gesellschaft nicht nur in Allem nachgekommen, sondern sie hat das vertragsmässig bedungene Mass der Fahrten weit überschritten; es genügt diesbezüglich zu erwähnen, dass die gesellschaftlichen Schiffe im Jahre 1892 511.065 Seemeilen zurücklegten gegen 378.471 im Jahre 1891. Die Bilanz schliesst mit 334.556·24 fl. Gewinn, bezüglich deren Verwendung die Direction beantragt: 16.727·28 fl. dem Reservefond zuzuführen, 250.000 fl. zur Bezahlung einer Dividende von 10 fl. per Actie zu bestimmen, 21.273·19 fl. als weitere Dotirung des Reservefonds, 23.204·79 fl. zur Dotirung des Assecuranz-Reservefonds auszuscheiden, den Pensionsfond mit 9200 fl. zu dotiren, die Tantième mit 19.282 fl. festzustellen und 6763·98 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Nach Kenntnissnahme des Berichtes wurden die Anträge der Direction genehmigt und den Functionären das Absolutorium ertheilt. Die mit 10 fl. = 10 pCt. bemessene Dividende gelangt vom 1. April an zur Auszahlung. Schliesslich folgten die Wahlen in die Direction und in den Aufsichtsrath.

Die neue amerikanische Dampferlinie Southampton—New-York. Wie schon früher mitgetheilt wurde, ist die Umwandlung der alten Inman-Linie in eine mit amerikanischem Gelde betriebene Dampferlinie erfolgt, wobei der Ausgangspunkt in England von Liverpool nach Southampton verlegt wurde. — Der Dampfer „New-York" hat als erster auf der Rückreise von den Vereinigten Staaten den neuen Hafen von Southampton am 4. März um 8 U. Abds. erreicht, woselbst derselbe mit grosser Festlichkeit empfangen wurde. Das genannte Schiff hatte den äussersten Punkt des New-Yorker Hafens, Sandy Hook, am 25. Fe-

bruar, um 3 U. 24 M. passirt. Die Zeitdauer der Fahrt betrug 6 Tage, 21 Stunden und 38 Minuten, die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit 19·02 Knoten per Stunde. Die täglichen Fahrtlängen betrugen: Vom 25. Februar, Samstag, bei Passirung des Leuchtthurmes von Sandy Hook um 8 U. 42 M. Greenwicher Zeit bis Sonntag Mittag 375 Knoten, Montag Mittag 447 Knoten, Dienstag 454, Mittwoch 442, Donnerstag 438, Freitag 439 Knoten, von Freitag Mittag bis zum äussersten Ende des Hafens von Southampton, den Needles, 557 Knoten. Der Dampfer „New-York" besitzt 10.500 t Gehalt, ist 563 Fuss (171·6 m) lang, 63·25 Fuss (19·4 m) breit, 42 Fuss (12·8 m) tief, die Maschinenkraft beträgt 20.000 Pferdekräfte. Während dieser Reise waren 625 Seelen an Bord des „New-York", wovon 140 Reisende in der I. Cabine, 43 in der II. Cabine und 72 im Vorderdeck waren. Als neuer Passagier war diesmal ein Postbeamter der Vereinigten Staaten am Schiffe, welcher die Sortirung der Briefe während der Fahrt besorgte. Die Ausschiffung der Reisenden, sowie des Gepäcks derselben und der Postsäcke wickelte sich mit Raschheit ab. Der neue, von der London- und South Western-Bahn eingeführte „American Line Express"-Zug war entlang des Dockes aufgestellt und zur Aufnahme der Reisenden bereit. Um 8 U. 50 m begann bereits die Ueberladung der Postsäcke, deren Zahl 898 betrug, und war dieselbe um 9 U. 40 M. zu Ende. — Der Zug verliess das Dock um 10 U. 10 M. Abds., um in die Station zu fahren, von wo aus derselbe um 10 U. 25 M. nach London abgelassen wurde, und die Waterloo-Station um 11 U. 50 M. Nachts erreichte. Die Silberbarren der Schiffsladung und die Fleischsendungen aus Amerika wurden am Dienstag von der „New-York" ausgeschifft und in besonders für diese Sendungen gebauten Waggons verladen. Für die nunmehr regelmässig in Southampton einlangenden Fleischsendungen wurden übrigens auf dem Quai Lagerräume mit besonderen Kühlräumen erbaut, um nach Wunsch der Importeure das Fleisch auch einige Tage lagern zu können. Die Anstrengungen der neuen amerikanischen Linie durch kurze Fahrtdauer und gute Bahnanschlüsse den Verkehr möglichst an sich zu ziehen, haben auch die Cunard-Linie zu ähnlichem Vorgehen angeeifert. Der europäische Hafenplatz dieser Linie ist Queenstown. Von dort ist die Verbindung mit London nunmehr neu geregelt worden. Der Cunard-Dampfer „Servia", welcher am 19. Februar von New-York in Queenstown mit 810 Postsäcken der kgl. Post anlangte, fand einen Bahnzug daselbst in Bereitschaft, um die Reisenden und die Post aufzunehmen. Der Zug ging um 5 U. 30 M. nach Kingstown ab, woselbst derselbe am Carlisle Quai um 10 U. 16 M. Abds. anlangte. Hier wurden die Reisenden und die Postsäcke auf den bereit stehenden Dampfer „Ulster" gebracht, welcher sie von Irland nach England führte. Die Ankunft in Holyhead erfolgte um 2 U. 45 M. Früh (Greenwicher Zeit), von wo aus ein weiterer Bahnzug die Reisenden nach London brachte. Um 10 U. 7 M., am 20. Februar, waren bereits die Postsäcke in der Station Euston sortirt und zur Abgabe bereit. Nach dem früheren Vorgange bezüglich des Anschlussverkehres würde die Post der Servia erst um 11 Uhr Nachts in London zur Abgabe bereit gewesen sein. Durch die neuen Veranstaltungen wurden sohin 10 Stunden Zeit erspart, was in geschäftlicher Beziehung einen vollen Tag Vorsprung gegen früher darstellt.

[„Railway News."]

Verschiedene Mittheilungen.

Wiener Tramway-Gesellschaft. (Geschäftsbericht und Generalversammlung.) Aus dem Geschäftsberichte der Wiener Tramway-Gesellschaft für das Jahr 1892 ist zu entnehmen, dass im abgelaufenen Jahre 155·83 Kilometer Geleise (80·11 Kilometer Bahnlänge) im Betrieb waren und dass 13·49 Millionen Fahrtkilometer (+ 1·19 Millionen) zurückgelegt wurden. Es wurden 47,587.620 Fahrkarten ausgegeben, darunter 1,417.325 Abonnementskarten für einzelne Fahrten. 7022 Wochen-Abonnementskarten, 218 Monats-Abonnementskarten, ferner 5304 Monats-Permanenzkarten und 1286 Semestralkarten. Es entfallen auf ein Fahrtkilometer 31·90 kr. Einnahme und 3·53 Fahrkarten, gegen 30·55 kr. und 3·48 Fahrkarten im Jahre 1891. Der Wagenpark bestand am Schlusse des Jahres aus 637 verschiedenen Wagen und aus 171 sonstigen Fuhrwerken. Der Pferdestand stellte sich auf 2771 Stück. Die Bilanz schliesst mit einem Reingewinn von 665.738 fl. gegen 447.099 fl. im Vorjahre. An den Gesammteinnahmen per 4·49 Millionen Gulden participiren die Betriebseinnahmen mit 4·30 Millionen Gulden, die besonderen Einnahmen mit 62.897 fl., die eingegangenen Zinsen mit 0·11 Millionen Gulden Unter den Ausgaben figuriren die Betriebsausgaben mit 2·38 Millionen Gulden, Fourage mit 0·63 Millionen Gulden, Einkommensteuer mit 0·12 Millionen Gulden, Steuern und Gebühren mit 0·74 Millionen Gulden, Pferde mit 0·12 Millionen Gulden, Actienamortisationen mit 0·15 Millionen Gulden.

Bei der am 29. März abgehaltenen (25.) ordentlichen Generalversammlung der Wiener Tramway - Gesellschaft, bei welcher 12.380 Actien und 824 Stimmen vertreten waren, wurde in Ergänzung des Geschäftsberichtes der Jahresbericht des Verwaltungsrathes zur Kenntniss der Actionäre gebracht. Derselbe erwähnt zunächst des Rechtsstreites mit der Commune wegen Bezahlung von 400.000 fl. für Abtretung der Bau- und Strassengründe in der Burggasse und theilt mit, dass die Gesellschaft ihre vertragsmässigen Ansprüche nunmehr im Rechtswege geltend gemacht habe, worüber jedoch eine Entscheidung noch nicht erflossen sei.

Hierauf beschäftigt sich der Bericht mit der in der letzten Zeit vielfach erörterten Frage der Einführung des elektrischen Betriebes. Durch die wiederholt vorgeschlagene Ausgestaltung des Netzes wurde, wie der Bericht ausführt, die Verkehrsmöglichkeit derart erhöht, dass damit das Verkehrsbedürfniss im Stadtgebiete und den nächstgelegenen Sommerfrischen befriedigt werden könnte und namentlich dadurch, dass gleichzeitig auf dem Gesammtnetze oder auf einzelnen Linien desselben ein mechanischer Motor, der eine bedeutende Erhöhung der Geschwindigkeit gestattet, eingeführt werden soll. Im Hinblick auf die hiedurch gebotenen Vortheile für die Verkehrsentwicklung hofft die Verwaltung, dass ihr gegebenen Falls die Mittel zur Ausgestaltung des Netzes und Aenderung des Motors bewilligt werden würden. Mit Rücksicht auf diese schwebende Frage habe die Verwaltung vom Ministerium des Innern die erbetene Verlängerung des Termins für die Zusammenlegung der alten Actien bis Ende 1893 erhalten.

Der Bericht beschäftigt sich des Weiteren mit der von der k. k. n.-ö. Statthalterei in Angelegenheit der Wagenüberfüllung einberufenen Enquête und bemerkt, dass die weitere Entscheidung über die von der Gesellschaft unterbreiteten Anträge, insbesondere über die Umgestaltung des Wagenparks erfolgen werde, sobald sich eine zu wählende Wagentype praktisch bewährt haben wird. Im Hinblicke darauf habe die Verwaltung von dem bestehenden Wagenparke eine ausserordentliche Abschreibung von 100.000 fl. durchgeführt. Das finanzielle Ergebniss des Jahres 1892 war infolge der vorjährigen Ausstellung und der überhaupt erheblich gesteigerten Personenfrequenz ein günstigeres als das der letztvergangenen Jahre. Den Mehreinnahmen stehen jedoch auch Mehrausgaben für Lohnerhöhungen der Conducteure, sowie die Kosten der ausserordentlich gesteigerten Verkehrsleistung auf dem erweiterten Netze gegenüber. Die Erhöhung der Einnahmen aus dem concessionsmässigen Tarife bezifferte sich auf $^1/_4$ kr. per Fahrkarte.

Diese minime Erhöhung der Einnahmen, sagt der Verwaltungsrath, könnte die Kosten der infolge Ausbau des Netzes grösseren Verkehrsleistung allein nicht decken, sondern nur vereint mit dem Effect des Verkehrsaufschwunges, und lässt auch nur letzterer jene nothwendige Rentabilität des Unternehmens erhoffen, welche im Hinblick auf die wünschenswerthe Actionsfähigkeit zur Lösung grosser Verkehrsfragen vorhanden sein muss. Die Beiträge zu den humanitären Fonds der Gesellschaft und für die Unfallversicherung beziffern sich pro 1893 auf 47.851 fl., welcher Betrag gegenüber der im Gesellschaftsstatut enthaltenen Zusage bezüglich der Beitragsleistung eine mehr als doppelte freiwillige Beitragsleistung bedeutet und die volle Garantie für die Verpflichtungen dieser Fonds bietet.

Die Generalversammlung genehmigte einstimmig den Bericht des Verwaltungsrathes und ertheilte demselben für die Rechnungslegung des Jahres 1892 das Absolutorium.

Actionär R. v. Nassau wiederholte seine auch in früheren Jahren zu Protokoll gegebene Erklärung bezüglich der Rechte der Genussscheinbesitzer. Bezüglich der Verwendung des Reingewinnes beschloss die Generalversammlung conform den Anträgen des Verwaltungsrathes, aus dem nach Deckung des Octobercoupons verbleibenden Restbetrag per 341.384 fl. den am 30. k. M. fälligen Coupon einer ganzen Actie à 200 fl. mit 5 fl., einer ganzen Actie à 170 fl. mit 4 fl. 25 kr. und den einer halben Actie à 85 fl. mit 2 fl. $12^1/_2$ kr., zusammen mit dem Betrage von 324.353 fl. einzulösen, 10 Percent des Restes = 1703 fl. dem Reservefonds zuzuführen, 10.600 fl. den Beamten als Tantième zuzuweisen und den Rest von 4727 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Zum nächsten Punkte der Tagesordnung ertheilte die Generalversammlung dem Verwaltungsrath die Ermächtigung wegen Mitbenützung der gesellschaftlichen Geleise in der Kronprinz Rudolfstrasse seitens der pro-

jectirten Localbahn Praterstern-Kagran einen kündbaren Péagevertrag mit den Concessionären dieser Bahn abzuschliessen. In den Verwaltungsrath wurde Herr Aug. Schuchart wieder-, Herr Ad. Schönwald neugewählt.

Literatur.

Dr. W. Koch's Eisenbahn- und Verkehrskarte von Europa. Verlag von A. Solbrig, Leipzig.

Von diesen schon in den Nummern 109 und 106 ex 1892 und 18 ex 1893 besprochenen Kartenwerke liegt uns die 4. und 5. Lieferung vor. Dieselben enthalten je 4 Blatt der Abtheilung XI (Russland etc.) und zwar: Berditschew (Südwest-Russland mit Krakau, Lemberg und Klausenburg), Kostroma, Nischny-Nowgorod und Kasan, Perm, Kola (Nord-Russland mit Tornea und Haparanda in Nordfinnland, bezw. Schweden) Szaratow und Zarizyn, Nowotscherkask und Astrachan und endlich Nordost-Russland mit Obdorsk und der Obmündung in Sibirien.

Die XI. Abtheilung dürfte, da nur mehr 8 Blätter fehlen, im Laufe dieses Monates vollständig vorliegen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 8. April d. J. dem mit dem Titel eines Regierungsrathes bekleideten Generaldirectionsrathe der Oesterreichischen Staatsbahnen August Kann den Titel eines Hofrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. April d. J. dem Oberinspector der priv. Oesterr. Nordwestbahn Wilhelm Felsenstein, sowie dem Inspector dieser Eisenbahn-Gesellschaft und Stationsvorstande in Wien Albin Hartwig in Anerkennung ihrer vieljährigen berufseifrigen Wirksamkeit taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz.

Monat März 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten März 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten März 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten März 1893	Stand am letzten März 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	4234·32	1611·26	1529·26	4316·32
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	1773·06	1004·34	—	2777·40
Korn	299·25	—	—	299·25
Gerste	987·65	304·03	1197·06	94·62
Hafer	613·67	—	195·31	418·36
Mehl und Kleie	181·77	—	51·85	129·92
Reis	70·39	—	—	70·39
Zucker	—	300·00	—	300·00
Diverse	12·06	2·89	4·89	10·06
Zwilche	216·32	—	—	216·32
Kleesaat	49·75	—	49·75	—
Wicken	30·40	—	30·40	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten März 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten März 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten März 1893	Stand am letzten März 1893
Lagerscheine:				
Stück	10	8	—	18
Versicherungswerth ö.W. fl.	19.090·—	15.600·—	—	34.690·—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	6	2	1	7
Versicherungswerth ö.W. fl.	15.580·—	7.500·—	850·—	22.230·—
Lombardbetrag „ „	8.817·—	5.400·—	500·—	13.717·—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat März 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1336·17	1663·28	263·40	2736·05	982·68	53·86	100·65	935·89
Roggen	1456·25	317·39	105·93	1667·71	1108·04	—	—	1108·04
Gerste	1156·96	423·80	206·43	1374·33	940·22	136·52	112·17	964·57
Hafer	123·37	620·52	125·99	617·90	245·09	1·77	69·25	177·61
Erbsen	2038·84	346·97	645·18	1740·63	208·56	306·72	—	515·28
Bohnen	1170·63	804·40	927·40	1047·63	401·83	71·11	18·14	454·80
Raps	1001·02	221·06	226·59	995·49	—	—	—	—
Wicken	321·53	133·58	145·70	309·41	243·87	276·72	145·24	375·35
Mais	87·36	—	20·99	66·37	202·69	—	92·01	110·68
Lupinen	127·55	505·45	393·69	239·31	—	—	—	—
Leindotter	98·70	89·84	188·54	—	—	—	—	—
Hirse	221·69	—	19·66	202·03	—	—	—	—
Leinsaat	6·91	96·26	88·88	14·29	—	—	—	—
Diverse	47·33	70·87	79·15	39·05	298·90	57·88	293·11	63·67
Zusammen	9194·31	5293·42	3437·53	11050·20	4631·88	904·58	830·57	4705·89
Versicherungswerth ö.W. fl.	70.590	40.006	28.656	81.940	39.156	8.675	13.440	34.391
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	3	1	1	3	2	—	—	2
Versicherungswerth ö.W. fl.	2985	580	1200	2365	2345	—	—	2345
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	900	—	—	900	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat März 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	1.155	73	899	329	—	—	—	—
Roggen	202	93	—	295	—	—	—	—
Gerste	1.452	701	105	2.048	—	—	—	—
Hafer	231	778	113	896	—	—	—	—
Erbsen	1.463	694	904	1.253	—	—	—	—
Bohnen	765	701	759	707	—	—	—	—
Raps	810	175	560	425	—	—	—	—
Wicken	450	191	249	392	—	—	—	—
Leindotter	322	34	349	7	—	—	—	—
Hanfsamen	199	—	98	101	—	—	—	—
Leinsamen	39	9	30	18	—	—	—	—
Diverse	567	503	548	522	—	—	—	—
Zusammen . . .	7.655	3.952	4.614	6.993	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	77.047	46.414	60.696	62.765	—	—	—	—
Spiritus	3.436	3.030	10	6.456	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	57.158	45.527	153	102.532	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	20	1	5	16	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	15.430	1.004	3.100	13.334	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	17	—	4	13	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	13.330	—	2.600	10.730	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	8.055	—	1.575	6.480	—	—	—	—
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	2	5	1	6	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	2.665	7.342	1.060	8.947	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	2	5	1	6	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	2.665	7.342	1.060	8.947	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	1.375	3.870	475	4.770	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten zwischen Reichenberg und Josefsthal-Kosmanos, dann Swarow und Prag (Böhm. Nordbahn).

Vom 1. Mai 1893 an gelangen für die Verkehrsbeziehungen Reichenberg-Josefsthal-Kosmanos und Swarow-Prag B. N. B. directe Fahrkarten zur Ausgabe.

Die Preise derselben betragen einschliesslich der ärarischen Stempelgebühr für die Verkehrsbeziehung

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Reichenberg-Josefsthal-Kosmanos	fl. 3.34	fl. 2.23	fl. 1.12
Swarow-Prag B.N.B.	—	„ 3.35	„ 1.68

österr. Währg.

Erstere Fahrkarten gelten in der Strecke Turnau—Josefsthal-Kosmanos zur Benützung der Schnellzüge in der Strecke Turnau—Reichenberg nur für Personenzüge, letztere Fahrkarten gelten jedoch nur für Personenzüge.

Wien, am 8. April 1893. [324]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltung.

Oesterreichisch-Niederländisch-Englischer Personenverkehr über Tetschen und Bodenbach.

Abänderung des Termines für die Einführung des Tarifes.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 35 vom 25. März 1893 unter Post 290 verlautbarte Tarif für den Oesterreichisch-Niederländisch-Englischen Personenverkehr über Tetschen und Bodenbach gelangt nicht am 1. Mai, sondern am 1. Juni 1893 zur Einführung.

Wien, am 8. April 1893. [325]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien (Weissgärber und Praterquai) nach Pressburg (Pozsony) und umgekehrt.

Ab 15. April werden täglich zur Fahrt nach Pressburg (Pozsony) per Postschiff (Canal, Weissgärber und Praterquai) um 7 Uhr Früh oder per Pressburger Passagierschiff um 4 Uhr Nachm. (nach dem 1. Mai um 5 Uhr Nachm.) ab Schiffsstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen oder umgekehrt ab Bahnstation Pressburg (Pozsony) zur Fahrt nach Wien (Staats- oder Nordbahnhof) und Retourfahrt per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und der Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, bezw. auf dem II. Platze des Schiffes und III. Classe der Bahn berechtigen.

Fahrpreise:

	I Platz Schiff, II. Cl. Bahn	II. Platz Schiff III. Cl. Bahn
Von Wien (Weissgärber, Praterquai) nach Pressburg (Pozsony) und retour oder umgekehrt .	fl. 2.89	fl. 1.71

B.-Noten inclusive Billet-Stempelgebühr.

25 kg Freigepäck per Billet wird nur auf der Wasserstrecke gewährt.

Die Tour- und Retourkarten besitzen drei Tage Giltigkeit.

Bezüglich der Bahnfahrt ist die Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen ab Pressburg (Pozsony) gestattet und können die Passagiere nach Wahl nach Wien (Staats- oder Nordbahnhof) fahren. Die Benützung der Bahnschnellzüge ist nur gegen Aufzahlung der tarifmässigen Mehrgebühren und des Aufschlages möglich.

Wien, am 11. April 1893. [326]

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Namensänderung von Stationen.

Die Station Dünaburg der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn, der Riga-Dwinsker Eisenbahn (früher Riga-Dünaburger Eisenbahn) und der Dwinsk-Witebsker Eisenbahn (früher Dünaburg-Witebsker Eisenbahn) hat den Namen „Dwinsk“ und die Station Dorpat der Baltischen Eisenbahn den Namen „Jurjew“ erhalten.

Wien, am 7. April 1893. [327]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Belgischer Verkehr. (Nachtrag II zum Tarife für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen.) Zu dem Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen zwischen Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Grossen Belgischen Centralbahn und der Belgischen Nordbahn einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahn andererseits vom 15. Mai 1883 gelangte zum 1. April 1893 ein zweiter Nachtrag zur Einführung, welcher Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Tariftabellen, sowie Aenderung von Stationsnamen enthält, und zum Preise von 10 Pf. von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden kann.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 20. August 1892. (Beschränkung des Ausnahmetarifes 3 für Pflaumen etc. aus Bosnien.) Die besonderen Tarifvorschriften für Ausnahmetarif 3 (Pflaumen, getrocknete und Pflaumenmus aus Bosnien) auf Seite 12 des Tarifs sind durch folgende Anmerkung zu ergänzen:

„Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 auf Seite 31—81 des Tarifs kommen nur dann zur Anwendung, wenn die Sendungen nachweislich direct von bosnischen Schiffsstationen nach Passau oder Regensburg verfrachtet werden, also mit directen Schiffsaufgaberecepissen ab der bosnischen Aufgabestation belegt sind.“

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
872	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe und Rübenschnitte	Siebenbrunn-Leopoldsdorf	Grussbach-Schönen (oder vice versa)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Mai 1894	Localtarif	26·2	18·2	8·0	Im Kartirungswege		Das Auf- u. Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen. Die nebigen Frachtsätze finden auch auf Saturationsschlamm in vollen Wagenladungen Anwendung, insoferne sich die Frachtberechnung nach dem officiellen Frachtsatze des Specialtarifes 3 nicht billiger stellt
				Raasdorf					26·2	16·6	9·6			
				Ladendorf					14·6	10·3	4·3			
				Mistelbach					13·1	9·0	4·1			
				Poysdorf					15·5	12·1	3·4			
				Mühlfraun					8·7	7·7	1·0			
				Znaim					10·3	9·3	1·0			
				Neubau-Kreuzstätten					16·1	11·8	4·3			
				Schleinbach					18·5	14·2	4·3			
				Stadlau					23·9	16·6	7·3			
				Wien St.E.G.					26·2	16·7	9·5			
				Wolkersdorf					19·7	15·4	4·3			
				Marchegg					26·2	18·7	7·5			
									Markpfennige	Markpfennige	Markpfennige			
873	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Triebschitz	Riesa	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende November 1893	Tarif für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr vom 10. September 1892	53·50	50·14	3·36	Im Kartirungswege		
					Riesa-Elbkai				53·50	50·14	3·36			
874	Oest. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Kohle, Coaks und Steinkohlen-Briquettes	Schwadowitz-Eipel	Königinhof	Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes I des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883 sammt Nachträgen	18·3 kr. ö. W. Noten	16·8 kr. ö. W. Noten	1·5 kr. ö. W. Noten	Im Kartirungswege		
875	K.O.E.		Leere Bierflaschen, in Kisten verpackt	Auf der gesammten Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis a. Widerruf, längst. bis Ende 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1890		Classe A		Im Kartirungswege		
876	Bozen-Meraner Bahn		Positionen M 15 und S 57—59 des Tarif Theil I der gemeinsamen Bestimmungen	Meran	Bozen-Gries	*) Minimalquantum 100 t.	Bis 31. December 1893	Localgütertarif	30	25	5	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1894 in Vorlage gebracht werden müssen	*) Bei Erreichung eines Quantums von 200 t erhöht sich der Nachlass um 1 kr., bei 300 t um 2 kr. pro 100 kg
877			Bildhauer-Arbeiten			Aufgabe in beliebigen Quantitäten. Auf- und Abladen hat Partei selbst zu besorgen			43	30	13			

Bozen-Meraner Bahn. Durch diese Publication werden die in Nr. 134 des Verordnungs-Blattes vom 22. November 1892, unter fortlaufender Nr. 1782, veröffentlichten Tarifermässigungen aufgehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
878	Südbahn-Gesellschaft		Erdfarben der Pos. E—23 des Tarifes, Theil I	Trisst und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, vom 1. April 1893	236 Heller, incl. Mgb., bezw. ungar. Steuer	184 Hellsr, incl. Mgb., bezw. ungar. Steuer	52 Heller	Im Kartirungswege		
879	Südbahn-Gesellschaft	am Galizisch-Adriatischen Verband-Verkehre betheiligten Verwaltungen	Theer (laut Absatzbolette Blau- und Grünöl)	Drohobycz und Kolomea	Cormons	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und unter Einhaltung der Bestimmungen des nebenbezeichneten Verbandtarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Galizisch-Adriatischer Verband-Tarif vom 1. Jänner 1893		Frachtsätze der ermässigten Wagenladungs-Classe C des nebenbenannten Verbandtarifes		Im Kartirungswege		
880	Südbahn-Gesellschaft	am Galizisch-Adriatischen Eisenbahn-Verbande betheiligten Verwaltungen	Für Rohtabak levantinischer Provenienz via Triest, mit der Bestimmung für die Tabakfabriken in Winniki (Station Lemberg) und Monasterzyska findet bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893 im Rückvergütungswege die Frachtberechnung auf Grund der für Triest—Lemberg C.B., bezw. Triest—Monasterzyska bestehenden directen Frachtsätze auch dann Anwendung, wenn die bezüglichen Sendungen vorerst von Triest zur vorübergehenden Einlagerung in die Tabakfabrik in Laibach dirigirt wurden und innerhalb der vorstehend angegebenen Frist an ihre eigentliche Bestimmungsstation, die Tabakfabriken in Winniki, bezw. Monasterzyska, weitergesendet werden. Die zwischen den directen Transportgebühren Triest—Lemberg C.B. (für Winniki), bezw. Triest—Monasterzyska und den Gebühren bei gebrochener Expedition für die Strecken Triest—Laibach und Laibach-Lemberg, resp. Laibach—Monasterzyska resultirende Gebührendifferenz gelangt gegen Vorlage der auf die contrahirende Firma als Aufgeberin lautenden Original-Frachtbriefe von Laibach zur Erstattung. Diese Frachtbriefe, welche bis spätestens Ende März 1894 einzureichen sind, müssen von Seiten der Laibacher Tabakfabrik die Bestätigung darüber tragen, dass die bezüglichen Rohtabakgattungen aus der Levante via Triest eingeführt und in Laibach nur eingelagert wurden. Für die Gebührenermittlung auf Grund der directen Frachtsätze ab Triest, wie auch für die Frachtberechnung bis und von Laibach, wird das bei der Weitersendung ab Laibach in den Frachtbriefen erscheinende Gewicht als Basis dienen. Die aus Ursache der Reexpedition erwachsenden Nebengebühren etc. werden selbstständig erhoben und bilden keinen Gegenstand einer Rückerstattung.											

Ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

EINLADUNG

zur

47., als ordentlichen 40. General-Versammlung

der stimmberechtigten **Actionäre** der ausschliessend priv. **Buschtěhrader Eisenbahn,** welche am 13. Mai 1893, Vormittags 10 U. im Administrationsgebäude zu **Prag,** Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1892.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1892.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1893.

Die P. T. stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezugnahme auf Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Actien — mindestens 5 Stück Actien Lit. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Actien Lit. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, und zwar:

bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Prag,
„ „ k. k. priv. allgem. österr. Boden-Credit-Anstalt in Wien,
„ „ allgem. deutschen Credit-Anstalt in Leipzig,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Berlin,
„ „ bayerischen Vereinsbank in München,
„ den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
„ „ „ L. Behrens & Söhne in Hamburg,

längstens bis 5. Mai 1893 zu hinterlegen.

Prag, am 10. April 1893.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Kundmachung.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren **Actionäre** zur

XXVI. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen, welche **Freitag, den 26. Mai 1893** um 10 Uhr Vormittags in **Wien** im Bösendorfersaale, I., Herrengasse Nr. 6, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1892;
2. Bericht des in der vorjährigen General-Versammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1892 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Actien-Coupons;
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern;
5. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1893.

Jene Herren Actionäre, welche der General-Versammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss, die Actien bis längstens Mittwoch, den 26. April, Mittags 12 Uhr in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der k. k. priv. allg. österr. Boden-Credit-Anstalt deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Actien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichneten Consignationen über die deponirten Actien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stamm-Actien und jene von Actien lit. B. in der General-Versammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Actien geben das Recht auf eine Stimme.

Abwesende können sich mittels Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der General-Versammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Erlagbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignations-Blanquette werden bei den Erlagstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1893.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Actionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der **Samstag, den 29. April 1893,** um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architekten-Vereines in **Wien** (Eschenbachgasse 9) stattfindenden

XXXV. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1892.
2. Bericht über die Ergebnisse des durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführten Betriebes der österreichischen Linien im Jahre 1892.
3. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1892.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, **haben ihre Actien bis inclusive 21. April 1893** in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterreichischen Länderbank, in **Graz** bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escomptebank, in **Lemberg** bei der galizischen Actien-Hypothekenbank, in **Krakau, Czernowitz** oder **Tarnopol** bei den Filialen dieser Bank, in **Berlin** bei der Berliner Handelsgesellschaft oder der Deutschen Bank, in **Frankfurt a. M.** bei der Deutschen Vereinsbank, in **Stuttgart** bei der Württembergischen Vereinsbank, in **Paris** bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in **London** bei der Anglo-Austrian-Bank mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, im April 1893.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 43. **Wien, 15. April 1893.** **VI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Chabówka über Nowy-Targ nach Alt-Sandez mit den Abzweigungen Nowy-Targ—Zakopane und Maniowa—Altendorf.

Das k. k. Handelsministerium hat dem beh. aut. Civilingenieur Eduard Uderski in Krakau im Vereine mit dem Ingenieur Theodor Rybak in Krakau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von Chabówka über Nowy-Targ nach Alt-Sandez mit den Abzweigungen Nowy-Targ—Zakopane und Maniowa—Altendorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 15. März 1893. Z. 11.008.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem oder Pferdebetriebe von Smichow nach Košiř.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Mathias Hlavaček, Gemeindevorsteher in Košiř, im Vereine mit Josef Linhart, Baumeister in Smichow, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem oder Pferdebetrieb von (Prag) Smichow nach Košiř im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 23. März 1893. Z. 13.879.

Donau-Regulirungs-Commission.

Bericht über den Fortgang und die Durchführung der Regulirungsarbeiten, sowie über die Fondsverwaltung 1891.

II.

Bauten in der Strecke Albern—Theben.

Auch im Berichtsjahre wurde die Stromregulirung in dieser Strecke durch Einengung von Ueberbreiten, Herstellung neuer Uferschutz- und Versicherungsbauten, Ausführung von Verlandungstraversen und Verlängerung des grossen Inundationsdammes gefördert. Insbesondere sind an Neubauten hervorzuheben: Die Herstellung des rechtsseitigen Inundationsdammes Fischamend - Saurüssel, die Verlängerung des Leitwerkes am Dorfhaufen nächst Schönau, der Ausbau des Leitwerkes am Saurüssel an der Fischamündung, die Reconstruction der Traverse am Balkowitzhaufen unterhalb Fischamend, die Vollendung des Grundwurfes für das Leitwerk am Schinder-Rubenhaufen, die Fortsetzung des linksseitigen Inundationsdammes von der Hausau bis gegen Witzelsdorf, die Herstellung zweier Traversen durch das Witzelsdorfer Wasser nächst Eckartsau und einer Faschinentraverse zwischen der Treuschüttau und dem Biglerhaufen gegenüber von Petronell, dann eines Leitwerkes und Cunettenbaues am Rohrhaufen nächst Petronell, die Ausführung einer Längstraverse im Mühleigl nächst Deutsch-Altenburg und einer Faschinentraverse durch das Witzelsdorfer Wasser nächst Stopfenreith, die Erhöhung einer bei letztgenanntem Orte bereits vorhandenen Faschinentraverse, endlich die Fortsetzung und Aufholung des Grundwurfes am Schanzlhaufen gegenüber Deutsch-Altenburg.

Der rechtsseitige Inundationsdamm Fischamend-Saurüssel wird zum Schutze des Dorfes Orth und des Marktes Fischamend gegen Hochwässer, sowie des als Winterhafen dienenden Theiles des Fischaflusses gegen das seitige Eindringen dieser Hochwässer, endlich zur Verhütung der bei Hochwasser sich bildenden förmlichen Einrinnen der Donau in die Fischa hergestellt. Derselbe beginnt am Steilrande der dortigen Lössterrasse ungefähr 200 m oberhalb und nördlich des Einganges von Fischamend, und führt von da mit Benützung einzelner Theile eines alten Dammes bis zu der Fischamend mit dem dortigen Landungsplatze verbindende Strasse, dann dem Fischaflusse folgend ungefähr 100 m von letzterem entfernt bis zu dessen Mündung am sogenannten Saurüssel. Die Länge dieses Dammes wird 5500 m, dessen Höhe 6·5 m ober Donaunull, die Kronenbreite 6 m betragen. Die gegen die Donau liegende Böschung wird 1 : 2, die der Fischa zugekehrte 1 : 3 hergestellt und erhält letztere überdies zur Verstärkung eine 4 m ober Null hohe, 5 m breite Berme. Alle Böschungen werden humanisirt, an den tief gelegenen Stellen gepflastert und mit Steinwürfen versichert. Die Kosten dieses Dammes werden bei 300.000 fl. betragen und wurde im Gegenstandsjahre mit dessen Ausführung begonnen und eine Theilstrecke von 400 m hergestellt.

Das Leitwerk am Dorfhaufen nächst Schönau wurde um 221·9 m weitergeführt und hat jetzt eine Länge von 371·9 m erreicht.

Der Ausbau des Leitwerkes am Saurüssel an der Fischamündung wurde schon im Jahre 1888 behufs Behebung der an der Fischamündung bestehenden und deren stete Versandung bewirkenden Ueberbreite ins Auge gefasst und damals auch der stromseitige Grundwurf für dieses Leitwerk hergestellt, der eigentliche Bau aber dem Zeitpunkte vorbehalten, wo die eingetretene Verlandung dessen Herstellung mit dem verhältnissmässig geringsten Kostenaufwande gestatten würde. Dieser Moment ist im Frühjahr 1891 eingetreten, daher schon im April mit den Arbeiten begonnen. Ende 1891 war das Leitwerk in der projectirten Länge von 150 m und einer Höhe von 2·5 m ober Null vollkommen eingepflastert, beiderseits mit Steinwürfen versichert und überhaupt zur Gänze hergestellt, die Fischamündung aber dadurch um die gleiche Länge eingeengt.

Der grosse Inundationsdamm zum Schutze des Marchfeldes, der 1890 bis zur Hausau oberhalb Eckartsau auf eine Länge von 45.635 m gediehen war, wurde 1891 um 3014 m bis in die Höhe von Witzelsdorf verlängert, daher dessen Gesammtlänge nunmehr 48.649 m beträgt.

Die Kosten der Neubauten in dieser Stromstrecke beziffern sich mit 437.904 fl. 6 kr., ihre Gesammtlänge erreicht 5657·9 m.

An Erhaltungsbauten wurden ausgeführt: Reparaturen am Zahnet und in der Buchenau, die Ausbesserung des Schönauer Gemeindedammes und die Reconstruction des grossen Inundationsdammes dortselbst durch Herstellung eines Sickerschlitzes, die Wurfergänzung an der Fischamender Anschütt, eine Bruchuferreparatur am Pfarrgraben nächst Mannsdorf, eine Ausbesserung am linken Fischamender Durchstichufer, die Verbauung des Durchrisses am Hirschensprungleitwerk nächst Mannsdorf, die Reparatur des Krickeldammes unterhalb Fischamend, die Aufholung der Faschinentraverse bei Maria-Elend, die Verbauung der kleinen Einrisse im Elender Leitwerke unterhalb Maria-Elend, die Reparatur der Hochwasserschäden und die Wurfergänzung an diesem Werke, die Reparatur der Traversen an der Uferstrasse bei Orth über den Fadenbach, bei Croatisch-Haslau, am Mitterhaufen bei Regelsbrunn, am Fuchshaufen oberhalb Petronell, in der Schlossau bei Petronell, am Rohrhaufen bei Petronell und im Mühleigl nächst Deutsch-Altenburg, Wurfergänzungen an der Orther Uferau, am Rothwörth gegenüber Regelsbrunn und an der Uferversicherung am Rubenhaufen nächst Petronell, endlich die Reparaturen mehrerer Leitwerke und Hochwasserschäden, sowie von Pflasterungen in den Tarifstrecken XV und XVI.

Fondsgebahrung.

Die Gesammteinnahmen des Jahres 1891 betrugen einschliesslich eines Cassarestes mit 31. December 1890 von 990.056 fl. 72 kr., 2,520.417 fl. 98 kr., die Gesammtausgaben 1,583.834 fl. 82 kr., sonach der Ueberschuss mit 31. December 1891 936.583 fl. 16 kr. Die eigenen Einnahmen des Fonds aus dem Erlöse verkaufter Grundstücke, den Zinsen der angelegten Gelder, den Pacht- und Mietherträgnissen, dem Mautherträgnisse der Kaiser Franz Josef-Brücke u. s. w. beliefen sich 1891 auf 529.003 fl 73 kr. und in den Jahren 1882 bis einschliesslich 1890 auf 4,345.775 fl. 86½ kr. Die Nettoeinnahmen des Fonds im Gegenstandsjahre ergaben sich mit 326.437 fl. 61 kr., was da der Fond zum Bauaufwande jährlich mit 300.000 fl. beizutragen hat, einen Ueberschuss von 26.437 fl. 61 kr. bedeutet.

An Activen des Fondes waren mit 31. December 1891 ausser dem Cassareste von 936.583 fl. 16 kr. vorhanden: 1. Die Baugründe am rechten Donauufer in Wien oberhalb der Stadlauerbrücke, und zwar parcellirte Gründe 339.379·98 Quadratklafter, nichtparcellirte Gründe (nach Abzug der Flächen für öffentliche Strassen und Plätze mit 40 pCt.) 57.261 Quadratklafter, disponible Landungsplätze 38.046 Quadratklafter, Bäder 14.282 Quadratklafter, öffentliche Landungsplätze 19.602 Quadratklafter, öffentliche Zugänge 1731 Quadratklafter, verpachtete Landungsplätze 73.356 Quadratklafter, zusammen 543.650·98 Quadratklafter mit einer Bewerthung von 8,557.199 fl. 70 kr.; 2. die Baugründe am linken Ufer, und zwar parcellirte Baustellen und Gruppen bei den Kaisermühlen 28.853 Quadratklafter, parcellirte Baustellen und Gruppen bei Floridsdorf 1663 Quadratklafter, nichtparcellirte Baugründe bei den Kaisermühlen 1475 Quadratklafter, bei Floridsdorf 54.056 Quadratklafter, zusammen 86.047 Quadratklafter mit einer Gesammtbewerthung von 465.500 fl.; 3. das rechtsseitige Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke im Ausmasse von 539·548 Quadratklafter, darunter das Terrain der Schiffmühlenplätze 29.600 Quadratklafter, der öffentlichen Landungsplätze 9378 Quadratklafter, der öffentlichen Zugänge 296 Quadratklafter, der disponiblen Landungsplätze 4399 Quadratklafter, das Hinterland der letzteren 9899 Quadratklafter, sonstige Gründe 485.976 Quadratklafter mit einer Totalbewerthung von 989.622 fl.; 4. das Inundationsgebiet in einer Ausdehnung von 1349 Joch 881 Quadratklafter und einer Bewerthung von 66.666 fl.; 5. das Bett des alten Stromes mit 463 Joch 1094 Quadratklafter und einer Bewerthung von 555.555 fl.; 6. die Kaiser Franz Josefs-Brücke im Werthe von 2,449.410 fl.; 7. das Fondshaus am Erzherzog Carl-Platz im Werthe von 72.000 fl.; 8. die Bauhütten und Inventargegenstände mit 13.970 fl., endlich 9. die Forderungen des Fondes an

rückständigen und bedungenen künftig fällig werdenden Grundkaufschillingen, rückständigen Zinsen solcher Kaufschillinge, rückständigen Mieth- und Pachtzinsen u. dgl. 679.183 fl. 73 kr. Die Gesammtsumme dieser Activen beträgt 13,849.111 fl. 43 kr.

Verkauft wurden 1891 an Grundstücken die Baustellen 6, 7 VIII G mit 680·88 Quadratklafter, 6 IX M mit 238 Quadratklafter, 11 IX Q mit 230 Quadratklafter, X C mit 2229·94 Quadratklafter, 2 X H mit 163·24 Quadratklafter, 9 XII G mit 229·12 Quadratklafter, 2 XII K mit 224·14 Quadratklafter, 1—4 XII M mit 681·44 Quadratklafter, 1, 2, 3 XII R mit 637·68 Quadratklafter, XII S mit 200.38 Quadratklafter, 11 XVII B mit 239·85 Quadratklafter, 4, 6, 8 XVIII A mit 863·04 Quadratklafter, 9 XIX A mit 177·08 Quadratklafter, 5, 6 XX A mit 465·23 Quadratklafter, 12, 13 XX A mit 567 Quadratklafter, 5 XX B mit 241·50 Quadratklafter, 15 XX B mit 194·20 Quadratklafter und 13, 14 XX C mit 481·96 Quadratklafter.

Nickelstahl für Schiffbauten.

In Canada, welches reiche Nickelminen besitzt, schmeichelt man sich mit der Hoffnung, in Bälde die ganze Schiffbauindustrie zu beherrschen, vorausgesetzt, dass man in nicht ferner Zukunft nur Nickelstahl als Baumaterial für die lebendigen Werke der Schiffe verwenden werde. Mr. Peter Imrie aus Halifax (Neu-Schottland) entwickelte in einem Brief an die Zeitschrift „Economist" (London) diesbezügliche Betrachtungen. Der Genannte meint, dass ein 3 bis 5%iger Zusatz von Nickel zum Stahle nicht nur die Festigkeit des letzteren verdoppelt, sondern ihn auch vor Rost sowie Corrosion und Muschelbelag im Seewasser schützt. Hieraus wird die Folgerung gezogen, dass aus Nickelstahl gebaute Schiffe die häufigen Deckungen werden entbehren können, ferner, dass man sie der grösseren Materialfestigkeit wegen mit minder dimensionirten Constructionstheilen wird herstellen können, was den Kohlenverbrauch per Einheitsleistung vermindern muss. Es dürfte nach der Anschauung des Mr. Imrie nicht lange dauern, bis der Nickelstahl beim Schiffbau jedes andere Material aus dem Felde geschlagen haben wird.

Selbstverständlich wird dadurch ein ausserordentlicher Verbrauch an Nickel entstehen, für welchen Canada ganz gut aufzukommen in der Lage ist, da es zwischen dem Oberen See und der Halbinsel Labrador unbegrenzte Lager von Nickel führenden Pyriten besitzt und — wie Sachverständige behaupten — aus dieser Localität allein durch eine unabsehbare Zeit an reinem Nickel das ansehnliche Quantum von 1000 t jährlich zu liefern im Stande ist.

Zu diesen Betrachtungen bemerken die „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens" Nachstehendes:

Wir zweifeln nicht, dass dem Nickelstahle in der Industrie noch eine grosse Rolle vorbehalten ist, glauben jedoch, dass er dieselbe — abgesehen von seinem Verhalten gegen chemische Einflüsse — mehr seiner Bruchfestigkeit als seiner absoluten Festigkeit zu verdanken haben wird. Zwar liegen uns keine Daten über mit Nickelstahl durchgeführte Zerreissproben vor, doch kennen wir das Verhalten dieses Materiales unter mechanischen Einflüssen aus Schiessversuchen auf Nickelstahl-Panzerplatten, welche Versuche den unleugbaren Beweis erbrachten, dass es hauptsächlich die Zähigkeit ist, welche die fragliche Legirung auszeichnet. Wahrscheinlich hält der Nickelstahl zum gewöhnlichen Stahle ein ähnliches Festigkeitsverhältniss ein, wie die Aluminiumbronzen mit niedrigem Aluminiumzusatze. Aus Versuchen, welche Professor Tetmajer vom Züricher Polytechnikum anstellte, ist uns bekannt, dass sowohl Flussstahl als auch 8·5%ige Aluminiumbronze die Bruchfestigkeit von 50 kg pro Quadratmillimeter besitzen, dass aber die Bruchdehnung beim Ersteren 20% und bei der Letzteren 92·5% beträgt, woraus hervorgeht, dass die Aluminiumbronze das bruchsichere der beiden Materialien ist, weil sie das grössere Quantum von lebendiger Kraft aufzunehmen vermag.

Sollte der Nickelstahl — was höchst wahrscheinlich ist — ähnliche Eigenschaften haben, so müsste ihm dies beim Schiffbaue in allen jenen Fällen, wo es sich um eine einmalige, vorübergehende Beanspruchung handelt, zu Gute kommen. So würden z. B. Bodenplatten aus Nickelstahl beim Stranden eines Schiffes nicht so leicht durchbrechen als stählerne, während sie bei periodisch wiederkehrenden Beanspruchungen, wie sie durch Bewegungen des Schiffes im Seegange verursacht werden, keinen Vortheil für sich hätten, weil in solchem Falle nur die Elasticitätsgrenze des Materiales massgebend ist.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Gailthalbahn. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Klagenfurt hat die politische Begehung, betreffend das Project der Gailthalbahn, für den 17. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Richard Kreuter betraut. [G.-I.-Z. 6854.]

Projectirte elektrische Stadtbahn vom Bahnhofe der vormaligen Galiz. Carl Ludwig-Bahn in Lemberg bis zum Kiliński-Park. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der Stadtgemeinde Lemberg für die Herstellung einer elektrischen Stadtbahn vom Bahnhofe der vorm. Galiz. Carl Ludwig-Bahn in Lemberg bis zum Kiliński-Park für den 18. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 7181.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Bahnunterfahrt am Nordende der Station Zauchtel: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Herstellung einer Bahnunterfahrt am Nordende der Station Zauchtel als Ersatz für die gegenwärtig daselbst bestehende Niveauübersetzung der Bezirksstrasse Neutitschein—Fulnek für den 18. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 7052.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Wasserleitung auf Bahngrund in der Gemeinde Rohrbach zur Wasserversorgung der Gemeinde Neunkirchen.) Für die Seitens der Commune Wien zur Wasserversorgung der Gemeinde Neunkirchen beabsichtigte Führung einer 166 millimetrigen Wasserrohrleitung auf dem Südbahngrunde in der Gemeinde Rohrbach, und zwar rechts von km 65·9 bis 65·5 von km 65·1 bis zum Bahndurchlasse in km 64·976, dann durch diesen Durchlass, von da links bis km 64·8/9, sowie für die Benützung des rechtsseitigen Bahngrabens zwischen km 65·9 und dem Bahndurchlasse in km 65·603 zur Ableitung des Wassers aus dem gegenüber km 66·2 zu errichtenden Reservoir im Falle der Reinigung desselben, wurde Seitens des Handelsministeriums die Zustimmung ertheilt. [13. März, Z. 9044.]

— (Linie Kufstein — Ala: Bahnerhaltungsmagazin in der Station Matrai.) Das Bahnerhaltungsmagazin in km 92·127 wird in die Station Matrei nächst km 93·140 überstellt. [25. März, Z. 15.781.]

— (Herstellung einer Rollbahn.) Zur Anlage einer von Seite des Bauunternehmers A. Guschelbauer in km 168·4/5 bis km 171·9 der Linie Kufstein—Ala auszuführenden provisorischen Rollbahn für Zwecke des Consumtransportes zu den Reconstructionsarbeiten am Afererbache bei Albeins wurde die Bewilligung ertheilt. [14. März, Z. 13.135.]

Wiener Verbindungsbahn. (Abtragung einer Drehscheibe sammt Stockgeleisen am Stationsplatze Hauptzollamt.) Die am Stationsplatze des Hauptzollamtes der Wiener Verbindungsbahn seit längerer Zeit schon entbehrlich gewordene 12 m Maschinen-Drehscheibe wird sammt den daranstossenden kurzen Stockgeleisen abgetragen. [17. März, Z. 6269.]

Bozen-Meraner Bahn. (Wächterhaus mit Nebengebäude in km 9·6/7.) In km 9·6/7 der Bozen-Meraner Bahn wird ein Wächterhaus mit Nebengebäude hergestellt. [24. März, Z. 14.299.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Anschaffung von 200 Güterwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Vorlage gebrachten Pläne für 200 vierrädrige offene Güterwagen mit hohen Bordwänden und 11·3 t Ladegewicht, von welchen 100 Wagen mit Handbremse und 100 Wagen ohne solche hergestellt werden sollen, genehmigt. Sämmtliche Wagen sollen in der gesellschaftlichen Hauptwerkstätte in Simmering und in Prag-Bubna angefertigt werden. [Z. 11.970.]

Südbahn-Gesellschaft. (Anschaffung eines Säuretransportwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat den Seitens der Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebrachten Typenplan für einen von der Maschinen- und Waggonbaufabriks-Actiengesellschaft in Simmering herzustellenden Reservoirwagen für Säuretransporte der k. k. priv. landesbefugten Fabrik chemischer Producte Wagenmann, Seybel & Cie. in Liesing, welcher Wagen in den Fahrpark der Südbahn-Gesellschaft aufgenommen werden soll, genehmigt. [Z. 13.678.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 19. März 1893, Z. 10.271, dem Obergespan des Torontáler Comitates Eugen Ronay für eine von der Station Nagy-Becskerek Béga-Quai der Linie Nagy-Becskerek—Versecz der Torontáler Localbahnen und der Linie Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende,
   a) diese über Melencze, Torda, Magyar-Czernya, Szerb-Czernya, Zsombolya, Osztern (Kis-Komlós), Bánat-Komlós, Nagy-Osz, Nagy-Szerb-Szent-Miklós, Nagy-Német-Szent-Miklós, Német-Csanád und die Gemarkung der Gemeinde Szerb-Csánad in der Station Kis-Zombor mit Linie Szeged—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen,
   b) eine von der zukünftigen Station Zsombolya der projectirten Linie a) abzweigende und diese über Grabócz, Bogáros und Pészak in der Station Perjámos mit der Linie Valkány—Varjas der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 20. März 1893, Z. 14.880, dem Vorstande des Kecskemeter Weinbau-Vereines Eduard Weber und dem Vereinsmitgliede Valentin Eötvös für eine von der Station Kecskemet der Linie Wien—Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen, beziehungsweise vom Endpunkte des von dort bis zur Borstenvieh-Anstalt führenden Geleises abzweigende und derart die Station Kecskemét über die Weinbau-Colonie „Helvetia" und die Gemarkung der Gemeinde Iszàk in der Station Fülöpszállás mit der Linie Budapest—Zimony—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Umschlagsverkehr in Vukovár.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass der im combinirten Bahn- und Schiffsverkehr für den Umschlag in Vukovár seit Schiffahrtbeginn 1892 giltige Ausnahmtarif Nr. 1 für den Transport von Getreide, Mehl etc. in ganzen Schleppladungen von Donau-, Theiss- und Begakanal-Stationen nach Brod, Sissek, Agram, Karlstadt und Fiume am 31. März ausser Kraft ist. Mit Giltigkeit vom 1. April wurde jedoch für die in den obigen Relationen zur Umschlagsstelle in Vukovár zur Aufgabe gelangenden Sendungen ein neuer Ausnahmetarif Nr. 1 activirt, welcher ausser den Tarifbestimmungen nur die in die bisherigen combinirten Sätze eingerechneten Schifffrachtsätze enthält. Die in die bisherigen combinirten Frachtsätze rücksichtlich des Bahntransportes eingerechneten, resp. in dem ausser Kraft tretenden Tarif sub D enthaltenen, im Kartirungswege giltigen Bahnfrachtsätze bleiben für die Dauer des laufenden Jahres im Publicationswege unverändert aufrecht.

Budapester Vicinal-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 24. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Ladislaus Bossányi die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Vicinal-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft, Eigenthümerin der von der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft (Pferdebetrieb) erbauten und von dieser betriebenen Localbahnen Budapest-Soroksár-Haraszti, Budapest-Czinkota und Budapest-Szent-Endre, statt. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 43 ex 1892). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1892 zur Verlesung, laut welchem die Einnahmen fl. 204.422·64, die Ausgaben hingegen fl. 155.903 92 betrugen, so dass ein Betriebs-Ueberschuss von fl. 48.518·72 und mit Hinzurechnung des vorjährigen Gewinnsaldos per fl. 124·06 resultirt. Die Direction beantragt, nach jeder Prioritäts-Actie eine Dividende von fl. 6 zur Auszahlung zu bringen. Der Bericht meldet, dass die Gesellschaft mit der Vicinalbahn Haraszti-Ráczkeve einen Anschluss und Betriebsvertrag vorläufig in der Dauer von zehn Jahren abgeschlossen hat, ferner, dass auf allen drei Linien eine erfreuliche Steigerung des Verkehrs eingetreten ist. Insgesammt wurden 1,124.975 Personen befördert. Die Generalversammlung nahm den Bericht zustimmend zur Kenntniss, ertheilte das Absolutorium und genehmigte das vorgelegte Pensionsnormale für die Angestellten der Gesellschaft.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Februar.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Februar folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) in Preussen: Am 15. Februar die Haltestelle Gross-Gleidingen zwischen den Stationen Vechelde und Braunschweig im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eingerichtet war, für den Eilgut- und Frachtgutverkehr, für lebende Thiere und für leichtere Fahrzeuge; schwerwiegende Fahrzeuge werden in Ermanglung einer festen Rampe zur Beförderung nicht angenommen; ferner am 20. Februar die Stationen Bergzow-Parchen (zwischen Genthin und Güsen), Buckau (zwischen Magdeburg und Westerhüsen), Dieskau (zwischen Halle und Gröbers), Lützschena (zwischen Schkeuditz und Wahren) und Wahren (zwischen Lützschena und Leipzig Magdeburger Bahnhof) im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg, welche bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet waren, auch für den Gepäcksverkehr.

b) In Sachsen: Am 1. Februar der Personen-Haltepunkt Zittau-Kasernenstrasse zwischen Zittau Haltepunkt und Zittau Vorstand an der Schmalspurbahn Zittau-Oybin der kgl. Sächischen Staatseisenbahnen für den allgemeinen Wagenladungsverkehr.

Rumänien. (Einstellung eines Zugverkehres.) Die rumänischen Sanitätsbehörden haben zur Hintanhaltung der Einschleppung der Cholera die Einstellung des Verkehres des Personenzuges Nr. 211 in der Strecke Suczawa—Burdujeni ab 7. April verfügt. Dieser Zug traf bisher um 3·08 Früh Mitteleuropäische Zeit in Burdujeni ein. [Z. 18.647.]

Frankreich. (Voraussichtliche Bahneröffnungen in den Jahren 1893 und 1894.) Das „Journal des Transports" bringt nachstehende Tabelle über die in den Jahren 1893 und 1894 voraussichtlich zur Eröffnung gelangenden Bahnstrecken nach den von den einzelnen Bahnen gelieferten Daten:

Bezeichnung der Gesellschaft	Bezeichnung der Linie	Bezeichnung der Theilstrecke	Voraussichtlicher Eröffnungstermin	Betriebslänge per Strecke (Kilometer)	Betriebslänge per Gesellschaft (Kilometer)
Nordbahn	Laont—Liart	Rozoy—Liart	August 1893	18	
	Don—Templeuve	Seclin—Templeuve	Ende des Jahres 1893	15	
	„ „	Don—Seclin	Anfang des Jahres 1894	13	
	Denain—St. Amand	Denain—St. Amand	Ende des Jahres 1894	17	
	Ormoy—Mareuil sur Ourcq	Ormoy—Mareuil sur Ourcq	Ende des Jahres 1894	22	
	Haubourdin—St. André	Haubourdin—St. André	Ende des Jahres 1894	11	96
Ostbahn	Verneuil—Marles	Verneuil—Marles	Juni 1893	14	
	Vitry—Lérouville (Legung des zweiten Geleises)	Blesme—Lérouville	Juni 1894	21	
	Trilport—La ferté—Milon	Trilport—La ferté—Milon	Juni 1894	28	
	Armentières—Bazoches	Armentières—Bazoches	Juni 1894	26	89
Westbahn (Schmalspur)	Fougères—Vire	Fougères—St. Hilaire	Ende des Jahres 1993	36	
	Avranches—Domfront	Mortain—Domfront	Ende des Jahres 1893	26	
	Guincamp—Carhaix	Guincamp—Carhaix	September 1893	53	
	Carentan—Carteret	Carentan—La Haye du Puits	Ende des Jahres 1893	22	
	Guincamp—Paimpol	Guincamp—Paimpol	Ende des Jahres 1894	35	172
Mittelländische Bahn	Cosne—Clamecy	Cosne—Clamecy	April 1893	62	
	Montiers—Albertville	Montiers—Albertville	Mai 1893	28	
	Ambert—Darsac	Ambert—Arlanc	Juni 1893	16	
	Crest—Aspres-les-Veynes	Dic—Aspres	Mai 1894	55	
	Orange—l'Isle	Orange—l'Isle	October 1894	38	199
Orleansbahn	Auneau—Etampes	Auneau—Etampes	Mai 1893	31	
	Bourges—Gient	Argent—Gient	Juli 1893	22	
	Issoudun—St. Florent	Issoudun—St. Florent	October 1893	23	
	Limoges—Brive via Uzerche	Limoges—Brive	Juli 1893	95	
	Bourges—Come	Bourges—Come	October 1893	60	
	Largnac—Vendes	Largnac—Vendes	Juli 1893	5	
	Vendes—Maurice	Vendes—Maurice	Juli 1893	17	
	Villeneuve sur Lot—Tonneins	Villeneuve sur Lot—Tonneins	Juni 1894	34	
	Marmande—Angoulême	Riberac—Angoulême	Juli 1894	53	340
Südbahn	Casteljaloux—Roquefort	Casteljaloux—Roquefort	I. Semester 1893	49	
	Condom—Riscle	Eauze—Riscle	Ende des Jahres 1893	42	
	Prades—Olette	Prades—Villefranche	II. Semester 1894	6	97
Staatsbahnen	Tours—Sargé	Montoire—Sargé	Jänner 1893	22	
	„ „	Vouvray—Chateaurenault	Jänner 1894	24	
	„ „	Chateaurenault—Montoire	Juli 1893	22	68
Corsisches Netz	Mezzana—Corte	Vinario—Corte	Ende des Jahres 1893	21	21
			Summe		1082

von denen im Laufe des Jahres 1893 699 km und im Jahre 1894 383 km zur Eröffnung gelangen sollen.

Verschiedene Mittheilungen.

Gegenseitiger Brandschaden - Versicherungsverband österr. Eisenbahnen. (Jahresbericht und Rechnungsabschluss pro 1892.) Aus dem von der Oesterr. Nordwestbahn als Vorsitzende des Comité des gegenseitigen Brandschaden-Versicherungsverbandes österr. Eisenbahnen für das Jahr 1892 veröffentlichten Bericht und Rechnungs-Abschluss ist zu entnehmen, dass im Berichtsjahre 340 Brandschadenfälle (um 125 Fälle mehr als im Jahre 1891) zur Anzeige gebracht worden sind, von welchen 288 Fälle abgerechnet wurden; die übrigen 52 Fälle konnten wegen verspätet oder gar nicht eingelangter Anmeldung der definitiven Schadenhöhe in diese Jahresabrechnung nicht einbezogen werden. Die aus dem Geschäftsjahr 1891 verbliebenen 33 Brandschadenfälle wurden zur Gänze abgerechnet und in den Rechnungsabschluss pro 1892 aufgenommen, so dass in Hinkunft Abrechnungen aus dem Jahre 1891 nicht mehr vorkommen können, da die im Uebereinkommen vorgesehene einjährige Verjährungsfrist eine eventuelle nachträgliche Brandanzeige aus diesem Jahre unstatthaft erscheinen lässt. Die 288 abgerechneten Brandschadenfälle aus dem Jahre 1892 und die 33 rückständig gewesenen Brandschadenfälle einschliesslich einiger Nachträge aus dem Jahre 1891 wurden mit einem Gesammtschadenbetrage von fl. 296.295·24 liquidirt, wovon fl. 70·60 als vom Verbande nicht zu tragende Schaden-Präcipua in Abzug kommen; zu dem den Verband belastenden Restbetrage von fl. 296.224·64 sind die Jahreskosten der Administration pro 1892 mit fl. 3720·36, deren 5perc. Verzinsung mit fl. 98·74, weiters die Feuerwehrbeträge pro 1891 mit fl. 71·80, deren 5perc. Verzinsung mit fl. 3·28 und endlich die Staatsgebühren pro 1891 mit fl. 335 und deren 5perc. Verzinsung mit fl. 15·82 hinzuzurechnen, so dass die Gesammtsumme von fl. 300.469·64 den auf Grund der Geschäftsabwicklung des Jahres 1892 auf sämmtliche Verbandsmitglieder aufzutheilenden Jahresbetrag bildet. Nach den Entstehungsjahren und einzelnen Schadengattungen gesondert, entfallen von der nach Abzug der Präcipua verbliebenen Gesammtschadensumme per fl. 296.224·64 für Gebäude und Objecte vom Jahre 1891 fl. 149.639·31 und vom Jahre 1892 fl. 33.290·61, für Inventargegenstände vom Jahre 1891 fl. 15.806·28 und vom Jahre 1892 fl. 2257·35, für Personal-Mobilien vom Jahre 1891 fl. 752·88 und vom Jahre 1892 fl. 2237·72. für Fahrbetriebsmittel vom Jahre 1891 fl. 6378·99 und vom Jahre 1892 fl. 34.369·39, für Materialien vom Jahre 1891 fl. 15.401·86 und vom Jahre 1892 fl. 989·91 und für Güter vom Jahre 1891 fl. 167·57 und vom Jahre 1892 fl. 34.932·77. Da die noch nicht abgerechneten 52 Brandschadenfälle aus dem Berichtsjahre beiläufig eine Schadensumme von fl. 25.000 ergeben werden, so fallen auf das Kalenderjahr 1892 trotz der ungewöhnlich hohen Anzahl von 340 Brandanzeigen doch nur beiläufig Schäden im Betrage von fl. 133.000, d. i. ungefähr nur die Hälfte der im Jahre 1891 erwachsenen Gesammtschadenziffer. Sowohl der bereits im Vorjahre anlässlich des Bubnaer Werkstättenbrandes mit fl. 150.000 liquidirte und mangels Abrechnung auf das Jahr 1892 übertragene Vorschuss, als auch die im Jahre 1892 liquidirten zwei Vorschüsse von fl. 36.000 anlässlich des Magazinsbrandes in der

Station Hohenelbe und von fl. 22.000 anlässlich der Maschinenkessel-explosion bei Kallwang, erscheinen im Rechnungsabschlusse pro 1892 derart berücksichtigt, dass die Verbandsmitglieder blos für den Restbetrag von fl. 92.469·64 statt für den Gesammtbetrag von fl. 300.469·64 aufzukommen haben. Die Administrationskosten betrugen fl. 3720·36 und haben das von der Directoren-Conferenz bewilligte Präliminare von fl. 3800 nicht überschritten. Die im Berichtsjahre durch das Comité liquidirten Schadenanmeldungen, Administrationskosten, Feuerwehrbeiträge und Staatsgebühren im Gesammtbetrage von fl. 300.469·64 vertheilen sich wie folgt: Oesterr. Nordwestbahn 53.635·82 (inclusive fl. 36.000 Vorschuss), Südnorddeutsche Verbindungsbahn 219·10, Böhm. Nordbahn 4328·90, Kaiser Ferdinands-Nordbahn 2781·80, Böhm. Westbahn 4135·92, Buschtěhrader Eisenbahn 317·00, Aussig-Teplitzer Eisenbahn 880·46, Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) 1087·65, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft 186.074·78 (incl. fl. 150.000 Vorschuss), k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen 43.154·16 (incl. fl. 22.000 Vorschuss), Prag-Duxer Eisenbahn 901·09, Dux-Bodenbacher Eisenbahn 260·83, Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn 651·29, Mährisch-schlesische Centralbahn 107·99, Eisenbahn Wien-Aspang 229·90, Bosnisch-herzegowinische Staatsbahn Sarajevo-Metković 84·25, Mühlkreisbahn 9·60 und Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linie) 1610·00 Gulden. Nach der schlüsselmässigen Auftheilung der liquidirten Schäden, Administrationskosten und Staatsgebühren von zusammen fl. 92.469·64 (excl. der Vorschüsse per fl. 208.000) entfallen auf die Oesterr. Nordwestbahn 5901·16, Südnorddeutsche Verbindungsbahn 1463·91, Galiz. Carl Ludwig-Bahn 2193·31, Böhm. Nordbahn 1336·93, Kaiser Ferdinands-Nordbahn 11.571·14, Böhm. Westbahn 1297·21, Buschtěhrader Eisenbahn 2672·43, Böhmischen Commercial-Bahnen 240·69, Aussig-Teplitzer Eisenbahn 1844·74, Südbahn-Gesellschaft 14.224·64, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft 9772·69, k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen 32.669·58, Localbahn Dolina-Wygoda 17·71, Prag-Duxer Eisenbahn 963·51, Dux-Bodenbacher Eisenbahn 803·70, Mähr. Grenzbahn 435·55, Erzherzog Albrecht-Bahn 408·72, Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn 2916·97, Mähr.-schlesische Centralbahn 533·30, Eisenbahn Wien-Aspang 316·67, Stauding-Stramberger Localbahn 60·31, Bosnisch-herzegowinische Staatsbahn Sarajevo-Metković 226·63, Neutitscheiner Localbahn 24·86, Mühlkreisbahn 54·08, Kaschau-Oderberger Eisenbahn 455·89 und auf die Steyrthalbahn 63·31 Gulden.

Gegenseitiger Schaden-Assecuranzverband österr. und ungar. Eisenbahnen in Liquidation. (Jahresbericht und Rechnungsabschluss für das Liquidationsjahr 1892.) Das für die ganze Dauer der Liquidation des gegenseitigen Schaden-Assecuranzverbandes Oesterr. und Ungar. Eisenbahnen im Jahre 1890 gewählte Präsidium veröffentlicht den Jahresbericht und Rechnungsabschluss für das Liquidationsjahr 1892, aus welchem zu entnehmen ist, dass auf Grund der facultativen Versicherung der nicht durch Feuer entstandenen Güterschäden zusammen 2828·73 fl. abgerechnet und auf die an dieser Versicherung betheiligten Bahnverwaltungen aufgetheilt wurden. Dem Entstehungsdatum nach entfallen von dieser Summe auf das Jahr 1887 fl. 780·42, auf das Jahr 1888 fl. 227·13 und auf das Jahr 1889 fl. 1821·18; ab 1. Jänner 1893 kommt dem Beschlusse der fünfjährigen Verjährung entsprechend, das Entstehungsjahr 1887 ganz in Wegfall, falls nicht die Verjährung nachweisbar unterbrochen wurde. Von der Güterschädensumme per 2828·73 fl. wurden liquidirt: für die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen 2783·14 fl., für die Oesterr. Nordwestbahn 6·16 fl., für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn 11·85 fl. und für die Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien) 27·58 fl. An Staatsgebühren wurden insgesammt 69·73 fl. liquidirt und entfallen hievon auf die kgl. Ungar. Staatseisenbahnen 1·10 fl. und auf die Oesterr. Nordwestbahn 68·63 fl. Nach der schlüsselmässigen Auftheilung der für die nicht durch Feuer entstandenen Güterschäden, sowie für Staatsgebühren abgerechneten Gesammtsumme per 2898·46 fl. entfallen auf die Arad-Temesvarer-Eisenbahn 4·26, Ungar. Westbahn 12·19, Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn 13·63, kgl. Ungar. Staatseisenbahnen 1109·08, Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn 10·83, Mohacs-Fünfkirchner Bahn 11·48, Budapest-Fünfkirchner Bahn 14·42, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) 325·79, k. u. k. Bosnabahn 11·77, Militärbahn Banjaluka-Doberlin 1·57, Keszthely-Balaton-St. György'er Bahn 0·32, Oesterr. Nordwestbahn 277·66, Südnorddeutsche Verbindungsbahn 49·18, Kaiser Ferdinands-Nordbahn 691·67, Böhm. Commercialbahnen 4·91, Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österr. Linien) 356·79, Stauding-Stramberger Localbahn 1·81, Bosn.-Herzegow. Staatsbahn Sarajevo-Metković 0·92 und auf die Neutitscheiner Localbahn 0·19 fl.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 7. April d. J. dem Commissär der General-Inspection der österr. Eisenbahnen Theodor Ritter von Jarsch anlässlich seines Austrittes aus dem Staatsdienste und seiner Uebernahme in die Dienste der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd als deren Generalagent in Wien taxfrei den Titel eines kaiserlichen Rathes allergnädigst zu verleihen geruht.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag.

Bau-Ausschreibung.

In der Station **Říčan** der Linie Gmünd—Prag gelangen im laufenden Jahre nachstehende Hochbau-Herstellungen zur Ausführung:

a) ein einstöckiges Aufnahmsgebäude mit Veranda und angebauten zwei ebenerdigen Nebengebäuden,
b) ein Hausbrunnen,
c) eine Kehrichtgrube.

Die zu vergebenden Arbeiten bestehen in der completen Herstellung der in vollständig benützungsfähigem Zustande zu übergebenden Objecte.

Die Bauvergebung erfolgt gegen für jedes Object getrennt anzugebende Pauschalbeträge, und es wird hiezu beigefügt, dass die Arbeiten unter den in den Plänen eingetragenen Normallinien, dann die sonstigen Arbeiten auf Nachmass, wie z. B. die Einfriedungen etc., auf Grund der zu offerirenden Einheitspreise entschädigt werden.

Die Bauarbeiten müssen derart beschleunigt werden, dass die zu amtlichen Zwecken und für die Passagiere bestimmten ebenerdigen Localitäten im Aufnahmsgebäude und den Nebengebäuden bis 1. November l. J. complet fertig hergestellt, sowie der Benützung übergeben werden, und dass die gänzliche Vollendung der sämmtlichen Bauherstellungen bis 1. December d. J. erfolgt.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung des Offertes, die Formularien des letzteren und der Preisliste für Arbeiten auf Nachmass, ferner die auf den Bau Bezug habenden Pläne, allgemeine und specielle Baubedingnisse, sowie die Baubeschreibung liegen in dem Bahnerhaltungs-Inspectorate der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction (Prag, Hybernergasse Nr. 1564) auf, und kann dort während der Bureaustunden, d. i. an Wochentagen von 8 bis 3 Uhr, an Sonn- und Feiertagen von 9 bis 12 Uhr in dieselben Einsicht genommen werden.

Dortselbst werden auch alle etwa gewünschten Aufklärungen ertheilt und die vorbezeichneten Formularien für das Offert und die Preisliste, dann die näheren Bestimmungen für die Einbringung des Offertes jedem Offerenten ausgefolgt.

Die bezüglichen Offerte, denen die Erlagsbestätigung der Directionscasse über das Vadium per 2000 fl. beizuschliessen ist, sind versiegelt und auf dem Couvert mit der Aufschrift „Offert auf Hochbau-Herstellungen in Říčan" versehen, spätestens **bis 30. April l. J., um 12 Uhr Mittags**, bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction einzureichen.

Die Offerenten bleiben bis 14. Mai l. J. mit ihrem Offerte im Worte.

Zur Darnachachtung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung auf eine Berücksichtigung ihres Angebotes zählen können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der soliden Ausführung der übernommenen Bauten darzuthun in der Lage sein werden.

Weiters wird darauf aufmerksam gemacht, dass Offerte, denen eine der als Bestandtheile derselben bezeichneten Beilagen mangelt oder deren Einbringung vor Erlag des Vadiums erfolgte oder in denen eine gänzliche oder theilweise Aenderung der Offertgrundlagen angestrebt wird, als nicht eingelangt betrachtet werden.

Prag, am 12. April 1893.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Steyrthalbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr.

Ab 1. Juni 1893 gelangt ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Station Bad Hall der Steyrthalbahn (via Steyr-Garsten) zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte Fahrpreise und neue Bestimmungen für die Beförderung von Kindern.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1892 aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind in den betheiligten Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 9. April 1893. [328]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Kremsthalbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr.

Ab 1. Juni 1893 gelangt ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Kremsthalbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte Fahrpreise, sowie eine neue Bestimmung für die Beförderung von Kindern.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 16. Juni 1890 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind in den betheiligten Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 9. April 1893. [329]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Güterverkehr.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Mai 1893 tritt je ein Nachtrag V zu den vom 1. September 1889 giltigen Tarifheften Nr. 1, 2 und 3 des Theiles II für den Nordösterreichisch-Mittelrheinischen Güterverkehr in Wirksamkeit.

Diese Nachträge enthalten: Aenderung des Vorwortes, directe Frachtsätze für Heutransporte von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 13 für Palmöl und die Aenderung eines Stationsnamens.

Exemplare dieser Nachträge können bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 11. April 1893. [330]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1893 tritt je ein Nachtrag III zu Heft 1, 2 und 3 des Tarifes für obbezeichneten Verkehr in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen der besonderen Bestimmungen, Einbeziehung von Stationen in den Classentarif, ferner in die Ausnahmetarife für Schlacken, Cement und Holz, sowie geänderte Frachtsätze in den Ausnahmetarifen für Häringe und Reis.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Bahnen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 13. April 1893. [331]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Petroleumverkehr.

Nachtrag VI zum Ausnahmetarife vom 1. September 1891.

Mit 1. Mai 1893 gelangt zum Ausnahmetarife für Petroleum, giltig vom 1. September 1891 der Nachtrag VI zur Einführung.

Derselbe enthält die Aufnahme neuer Stationen, Ergänzung des Kilometerzeigers und Berichtigung von Frachtsätzen.

Wien, am 13. April 1893. [332]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Anrechnung der Auf- und Abladegebühren bei Gütern der Classen I und II in Wagenladungen.

Ab 1. Juni 1893 hat auf den Strecken der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn das Auf- und Abladen von Stückgütern der Classe I und II bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg, resp. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen in dem Falle, als die ermässigten Wagenladungssätze der Position 19 des temporären Anhanges zum Localgütertarife für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 zur Berechnung gelangen, durch den Absender, bezw. Empfänger zu erfolgen.

Wird über Antrag des Absenders, bezw. Empfängers das Auf- bezw. Abladen durch die Eisenbahnorgane besorgt, so gelangen für die bezügliche Leistung die tarifmässigen Gebühren zur Anrechnung.

Wien, am 13. April 1893. [333]

Priv. Oesterr-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausgabe von Militär-Lager-Tour- und Retourkarten zwischen Wien und Bruck a. d. Leitha.

Vom 20. April 1893 an werden bis auf Weiteres für ausser Dienst reisende Militärpersonen Lager-Tour- und Retourkarten mit dreitägiger Giltigkeit zwischen Wien und Bruck a/L. (Bahnhof der Ungarischen Staatsbahn oder der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft) zur Ausgabe gelangen.

Der Preis solcher Tour- und Retourkarten, die für eine einmalige Tour- und Retourfahrt bei sämmtlichen Zügen mit Personenbeförderung (Schnellzüge ausgenommen) Geltung haben, beträgt per Tour- und Retourkarte:

a) Zwischen Wien und Bruck a/L. (U. St. B.) in der II. Cl. 1 fl., in der III. Cl. 60 kr.;

b) zwischen Wien und Bruck a/L. (Bahnhof der St. E. G.) in der II. Cl. 80 kr., in der III. Cl. 50 kr.

Wien, am 12. April 1893. [334]

Güterverkehr zwischen österr. Grenzstationen.

Nachtrag V zum Tarife, Theil II.

Am 1. Mai 1893 tritt der Nachtrag V zum Tarife für den directen Güterverkehr zwischen österr. Grenzstationen in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Abänderungen, bezw. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und des Ausnahmetarifes 28 (Malz und Kleie).

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 13. April 1893. [335]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Fahrpreise zwischen der neu eröffneten Personen-Haltestelle Stadlauerbrücke-Lusthaus und Wien oder Stadlau.

Am 1. Mai 1893 wird die zwischen den Stationen Wien und Stadlau im k. k. Prater gelegene Personen-Haltestelle „Stadlauerbrücke-Lusthaus“ für die Dauer der Sommerfahrordnung eröffnet und wird daselbst eine Anzahl der zwischen Wien (Staatsbahnhof) und Brünn, bezw. Wien und Marchegg verkehrenden Züge zur Aufnahme und Absetzung von Reisenden Aufenthalt nehmen.

Das Nähere ist aus der affichirten Kundmachung zu ersehen.

Zu den in dieser Haltestelle fahrplanmässig anhaltenden Zügen werden bis auf Weiteres Tourfahrkarten zu nachstehenden Preisen in Kreuzern österr. Währg. per Fahrkarte zur Ausgabe gelangen:

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
1. Bei Personenzügen: zwischen Stadlauerbrücke-Lusthaus und Wien oder Stadlau . . .	45	30	15
2. Bei Zügen zu ermässigten Preisen: zwischen Stadlauerbrücke-Lusthaus und Wien oder Stadlau . . .	—	20	10

Wien, am 12. April 1893. [336]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Fahrpreise für die neu eröffnete Personen-Haltestelle Ripov zwischen Trebitsch und Kralohof.

Am 1. Mai 1893 wird die zwischen den Stationen Trebitsch und Kralohof der Linie Brünn—Segen-Gottes—Okrisko gelegene Halte- bezw. Ladestelle „Ripov“ für den Personenverkehr eröffnet.

In dieser Haltestelle werden bis auf Weiteres alle zwischen Segen-Gottes und Okrisko verkehrenden Personen befördernden Züge zur Aufnahme und Absetzung von Personen bedingungsweise Aufenthalt nehmen.

Die Abfahrtszeiten dieser Züge von Ripov sind aus den vom 1. Mai 1893 an giltigen Fahrplänen zu entnehmen.

Zwischen der Haltestelle „Ripov“ und den nachstehend genannten Stationen und Haltestellen werden ab 1. Mai 1893 bis auf Weiteres Tourfahrkarten zu den in dieser Haltestelle fahrplanmässig anhaltenden Personen befördernden Zügen zu nachstehenden Preisen per Fahrkarte zur Ausgabe gelangen:

Zwischen Ripov und

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Preise in Kreuzer ö. W.		
Trebitsch, Wladislau, Kralohof oder Okrisko . . .	45	30	15
Studenetz . . .	75	50	25
Kralitz oder Namiest . . .	120	80	40
Rapotitz . . .	150	100	50
Segen-Gottes, Rossitz-Pendorf oder Tecic . . .	195	130	65
Strelitz, Strutz-Parfuss oder Leskau-Wostopowitz . . .	255	170	85
Brünn . . .	300	200	100

Wien, am 12. April 1893. [337]

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft II.

Einführung eines directen Frachtsatzes für Coakssendungen.

Für Coaksendungen von mindestens 10.000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Trzynietz (K.O.E.) nach Station Friedrichshütte der kgl. Eisenbahn-Direction Breslau, tritt mit Giltigkeit vom 15. April 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, spätestens bis Ende 1893, ein directer Frachtsatz von 30 Kreuzern ö. W. in Kraft.

Budapest, am 12. April 1893. [338]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Ausserkraftsetzung eines Tarifes.
Ausserkraftsetzung von Kartirungssätzen.
Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1893 wird der Tarif, Theil II, für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits, giltig vom 1. September 1892, ausser Kraft gesetzt und durch einen neuen Tarif erstzt.

Gleichzeitig treten die im Verordnungs-Blatt Nr. 39 vom 6. April, sub Post 844, publicirten Kartirungs-Frachtsätze ausser Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes werden seinerzeit bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu beziehen sein.

Wien, am 12. April 1893. [339]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
881	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Böhmischen Nordbahn	Güter der Classe II	Reichenberg S.N.D V.B.	Aussig Oe.N.W B. und Schreckenstein und in umgekehrter Richtung	a) Bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten b) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 5000 kg c) Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg Unter Aufrechthaltung der sonstigen für die fraglichen Güter-Classen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., Nachtrag XVI	73 kr.	a) 72·2 kr. b) 62 kr. c) 58·1 kr.	a) 0·8 kr. b) 11 kr. c) 14·9 kr.	Im Kartirungswege		
			Güter der Classe A						53·3 kr.	b) 51·8 kr. c) 50·1 kr.	b) 1·5 kr. c) 3·2 kr.			
			Güter der Classe B						45·8 kr.	42·9 kr.	2·9 kr.			
			Güter der Classe C						31·3 kr.	29·3 kr.	2·0 kr.			
			Güter des Specialtarifes 2						45 kr.	42·9 kr.	2·1 kr.			
			Güter des Specialtarifes 3						31·3 kr.	29·3 kr.	2·0 kr.			
882	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Glaswaaren aller Art	Polna-Stecken	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg 10000 kg	Ab 1. Mai 1. J. bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige 151 128	129*) 88**)	22 40	Im Kartirungswege		
				Podébrad		5000 kg 10000 kg			93 75	78*) 59**)	15 16			
				Polna-Stecken	Schönpriesen-Umschlag	5000 kg 10000 kg			151 128	124*) 83*)	27 45			
				Podébrad		5000 kg 10000 kg			93 75	73*) 54*)	20 21			
				Polna-Stecken	Dresden-Elbkai	5000 kg 10000 kg			—	183 135	—			
				Podébrad		5000 kg 10000 kg			—	132 106	—			

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg

**) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfge. pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfge. pro 100 kg

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
883	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Gross-Bečvar	Lanbe, Tetschen/Bodenbach-Landungeplatz u. Anssig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlage-Tarif für Oesterreich vom 1. Januar 1893		Pfge. 126*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					120*)				
					Dreeden-Elbkai					162				
					Riesa-Elbkai					186				
884	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltnngen	Hohlglaswaaren aller Art znm Export, in beliebiger Verpacknng	Krasna Wallachisch-Meseritech Weisskirchen	Bodenbach St.E.G. trans. oder Tetechen Oe.N.W.B. transit	Bei Bezahlung der Fracht mindestens für 10000 kg | 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstene jedoch bis Ende December 1893	Local-, resp. Gemeinschaftstarife	Verschieden	Markpfennige 186 186 167		Im Kartirungswege		*)
				Kraena Wallachisch-Meseritech Weisskirchen						146 146 133				

*) Die vorstehenden Frachtsätze finden im Kartirungswege nur dann Auwendnng, wenn die Transporte mit directen uach Hambnrg, nach belgischen, niederländiechen oder französischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben werden. Gelangen jedoch dieee Traneporte mit blos nach Bodenbach St.E.G. trs. oder nach Tetechen Oe.N.W.B. trs. lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe, so finden obige Frachtsätze, falls durch Dnplicat-Frachtbriefe der Weiterversandt von Bodenbach, resp. Tetschen nach Hambnrg, nach belgischen, niederländischen oder französischen Stationen nachgewieeen wird, im Rückvergütungswege Anwendung, wenn bis längstene 31. März 1894 ausser diesen Duplicat-Frachtbriefen auch die auf die contrahirende Firma als Versenderin lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport bis Bodenbach, resp. Tetschen in Vorlage gebracht werden. — Obige Frachtsätze finden im Rückvergütungswege auch Anwendnng auf Sendnngen, welche ab Bodenbach, resp. Tetschen per Bahn bis Mannheim oder Gnstavsburg, resp. zn den Rhein/Main-Umschlagsplätzen rollen und ab da nach Belgien oder Holland per Rheinroute weiter befördert werden. Im letzteren Falle muss jedoch nebst Vorlage der vorerwähnten Frachtdocnmente über den Bahntransport bis und ab Bodenbach, reep. Tetschen anch noch dnrch die Schiffsladescheine ab den Rhein/Main-Umschlagsplätzen der Nacnweie geliefert werden, dass die Weiterbefördernng nach Belgien oder Holland erfolgt iet.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
885	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Ungar.-Hradisch Stadt oder Ungar.-Hradisch transit	Hradek Slavičin	Aufgabe in vollen Wagenladnngen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	12 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
886	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	K l e i e	Wien Jedlosee Korneuburg*) } Ö.N.W.B.	Buttstädt	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 20. April 1893 bis auf Widerruf, vorläufig jedoch längstens bis Ende December 1893	Westdeutsch-Oesterr.-Ungar. Verband-Tarif. Heft I (Ausnahmetarif Nr. 7).		Mark 2·42		Im Kartirungswege		
				Wien Stadlan } St.E.G.						2·42				
				Wien Floridedorf-Donanfeld } K.F.N.B.						2·42				
				Wien-Donau-Uferbahnhof } K.F.N.B.						2·43				

*) Für Kleiesendnngeu, welche mittelst Schiff in Korneuburg anlangen und von dort nach Bnttstädt weitergesendet werden, ermässigt sich dieser Frachtsatz um 7 Pfennige für 100 kg.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
887	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe a) I b) II	Ebersdorf-Markersdorf	Brünn (St.E.G.)	Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Quantitäten. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife		a) 220·0 kr. b) 159·7 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
888	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Coake	Friedenshoffnungsgrube B.F. Friedenshoffnungsgrube N.M. Glückhilfgrube N.M. Egmontschacht und Mayrauschacht Gustav- und Abendröthegrube	Schönpriesen via Halbstadt—Tyniet—Kolin—B.-Brod	1000 Tonnen. In vollen Wagenladungen und Erfüllung der Bedingungen des citirten Tarifes	Bis Ende December 1893	Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohle und Coaks vom 1. Jänner 1889	Verschieden	Kreuzer 40 40 40 40 40		Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis 31. März 1894, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Die Frachtbriefe müssen die Routenvorschreibung: „via Halbstadt—Tinist—Kolin—B.-Brod" tragen
889	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Ziegel, Cement und Kalk, bei Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bielitz Krasna	Friedek-Mistek	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; nachweisliche Verwendung der Sendungen beim Baue und der ersten Einrichtung neuer Industrie-Etablissements in Mistek	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	Kreuzer 9·0 6·7	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf das bauführende industrielle Etablissement als Aufgeber und Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
			2. Dampfkessel, bei Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Brünn						48·1				
			3. Dampfmaschinen, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht	Brünn					Kreuzer 113	65·1	Kreuzer 47·9			
			4. Steinmetzarbeiten, Zimmermannsarbeiten, Werkzeuge und Gerüstmaterialien, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht	Bielitz Krasna					Verschieden	26·5 20·8	Verschieden			
890	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Porzellanerde (Chinaclay, Caolin)	Karlsbad	Peri transit Pontebba trans.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Abfertigung der Sendungen hat mit directe nach der italienischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen auf Grund der Bestimmungen des Tarifes vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr zu erfolgen. Das Auffinden der Sendungen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	In Francs pro Tonne = 1000 kg 23·23 26·41	Variabel	Kartirung		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
891	Südbahn-Gesellschaft		Steine, als: Pflastersteine, Gesims- und Trottoirplatten	Branzoll	Innsbruck	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	68	60	8	Im Kartirungswege		
					Hall				70	64	6			
					Innsbruck	Diese Sendungen müssen an das Comité der Ausstellung adressirt und zur Pflasterung der Ausstellungshalle bestimmt sein			68	47	21			
892	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte und Mehl der Position M, 4 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Januar 1893	Ebenfurth-Mühle*)	Gmunden-Seebahnhof	Bei frachtgutmässiger Beförderung, sowie bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localgütertarif, Theil II, Heft 1, Neuauflage, giltig vom 15. Januar 1893	68·5 kr.	61·8 kr.	6·7 kr.	Im Kartirungswege		*) In dem nebenstehenden Frachtsatze ist die Ueberfuhrsgebühr in Ebenfurth bereits inbegriffen

Berichtigung. **Südbahn-Gesellschaft.** Die im Verordnungs-Blatte Nr. 41 vom 11. April l. J., sub Post 866, für Eisen und Stahl ab Leoben veröffentlichte Begünstigung ist auch für Provenienzen ab Mösel und Hüttenberg giltig.

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation: von	nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 21 vom 21. Februar 1893	383	Eisenbahn Wien-Aspang	Holzreifen a) in beliebigen Mengen b) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg	Edlitz	Wien E. W. A.	Tritt ausser Kraft: ad a) am 27. Mai 1893 ad b) am 18. April 1893

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 44. Wien, 18. April 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Borysław über Stebnik nach der Station Gaje-wyżne der k. k. Staatsbahnlinie Drohobycz-Stryi.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Stanislaus Grafen Zoltowski, Grossgrundbesitzer in Lemberg, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Station Borysław über Stebnik nach der Station Gaje-wyżne der k. k. Staatsbahnlinie Drohobycz—Stryi im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 23. März 1893. Z. 14.057.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 8. April 1893, betreffend die Anwendung der für den Uebergang der Güter von der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn auf die Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha bestehenden Zuschlagsfrist auch im internationalen Verkehre.

Das Handelsministerium hat auf Grund des Einführungs-Erlasses zum neuen Betriebsreglement und zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 10. December 1892, Z. 56.001, Abschnitt III, P. 4 (Verordgs.-Bl. Nr. 143 ex 1892) gestattet, dass für den Uebergang der Güter von der Oesterr. Nordwestbahn auf die Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha und umgekehrt bis auf Weiteres im Sinne des § 6 der Ausführungs-Bestimmungen zu Artikel 14 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, Punkt 4, auch im internationalen Verkehre die mit Erlass vom 25. October 1890, Z. 46.736, genehmigten Zuschlagsfristen von 6 Stunden für Eilgut und 12 Stunden für Frachten zur Anwendung gelangen dürfen.

Wien, am 8. April 1893. Z. 13.267.

Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Bei einer gegen die Vorschrift des § 55 B.-R. verfrühten Aufdrückung des Expeditionsstempels auf dem Frachtbriefe ist nicht das Datum der Abstempelung, sondern der Zeitpunkt der wirklichen Expedition für die Berechnung der Lieferfrist massgebend.

(Entscheidung vom 5. December 1892.)

Für die Firma Brüder F. in Troppau waren am 23. December 1891 an ihre Adresse nach Jägerndorf in Berettyó-Ujfalu $121\frac{1}{2}$ Säcke Roggen im Gewichte von 10.069 kg aufgegeben worden, welche erst am 31. December 1891, u. zw. nach der Berechnung der Firma mit einer Lieferfristüberschreitung von 32 Stunden in Jägerndorf einlangten, weshalb dieselbe von der Mährisch-schlesischen Centralbahn als Abgabsbahn den Ersatz von 69·23 Mark als einem Viertel der Frachtgebühren begehrte.

Nach den am 24. Juni und 5. December 1892 durchgeführten Verhandlungen wurde die klagende Firma unter gegenseitiger Aufhebung der Kosten mit ihrem Begehren abgewiesen, u. zw. im Wesentlichen mit folgender Begründung:

Das Klagebegehren stützt sich darauf, dass die am 31. December 1891 in Jägerndorf angelangte Sendung laut Frachtbrief am 23. December 1891 aufgegeben worden

war, und die klagende Firma im Sinne des § 70, lit. a, des Betriebsreglements ein Viertel des Frachtengeldes im Betrage von 69·23 Mark einzuklagen berechtigt sei. Seitens der geklagten Gesellschaft wurde die Einwendung gemacht, dass, wie aus dem Frachtbriefe ersichtlich, die Aufgeber damit einverstanden waren, dass die Sendung „bis zur thunlichen Verladung lagernd bleibe", und dass diese Verladung erst am 25. December thunlich war und vorgenommen wurde, mithin eine Lieferfristüberschreitung nicht vorhanden war. Unter Berufung auf § 55 B.-R., wonach die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief erst dann zu erfolgen hat, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist, hebt die Geklagte hervor, dass die Aufdrückung des Expeditionsstempels am 23. December statt am 25. December auf einem Irrthume beruhte. Zum Beweise hat die Bahn vorgelegt: 1. den regelmässig zu erstattenden telegraphischen Wagen-Rapport der Station Berettyó-Ujfalu an die Betriebsleitung in Kolosvar, aus welchem ersichtlich ist, dass am 23. December 1891 ein Wagen für Getreide nach Jägerndorf in Berettyó-Ujfalu abgängig war, 2. das Wagenaufschreibebuch der Station Berettyó-Ujfalu, aus welchem hervorgeht, dass der Waggon G. 17.444 erst am 25. December, 4 Uhr, nach Jägerndorf abgelassen wurde.

Beide Atteste lagen in ungarischer Sprache vor ohne beglaubigte Uebersetzung, und wurde seitens der Kläger die Einwendung vorgebracht, dass diese Urkunden nicht nur, als von der Geklagten selbst ausgestellt, nicht als Beweismittel zu Gunsten derselben angesehen werden, sondern auch als ohne legalisirte Uebersetzung vorliegend, überhaupt nicht in Betracht kommen können. Dem gegenüber war das Schiedsgericht der Ansicht, dass diese Beweismittel vollkommen zulässig seien, weil schon nach der Art ihrer Ausstellung mit Sicherheit hervorgeht, dass dieselben nicht erst in Rücksicht auf den später entstandenen Streitfall seitens der Bahn ausgefertigt wurden, sondern offenbar den thatsächlichen Verhältnissen entsprechend unmittelbar seinerzeit aufgestellt worden waren. Bezüglich der Uebersetzung hatte das Schiedsgericht keinen Anlass zu zweifeln, da ein der ungarischen Sprache kundiger Beamter der Kammer deren Richtigkeit bestätigte.

Aus diesen beiden Documenten ergibt sich, dass die Expedition der Güter am 23. December wegen Waggonmangels nicht thunlich war und erst am 25. December möglich wurde und thatsächlich erfolgte. Es erübrigt noch die Frage, ob die Aufdrückung des Expeditionsstempels am 23. December thatsächlich auf einem Irrthume beruhte. Diese Frage erkannte das Schiedsgericht als irrelevant; würde nämlich nicht etwa aus Irrthum, sondern aus mala fides die verfrühte Aufdrückung des Expeditionsstempels erfolgt sein, so würde dies vielleicht einen Schadenersatzanspruch der Firma begründen, aber keineswegs den auf § 70a des Betriebsreglements gestützten Anspruch wegen Nichtzuhaltung der Lieferfrist.

Mit Rücksicht darauf, dass die Expedition der Güter thatsächlich erst am 25. December 1891 möglich war und erfolgte, und dass die klägerische Firma mit der Lagerung bis zur thunlichen Verladung einverstanden war, ergibt sich also im vorliegenden Falle keinerlei Ueberschreitung der Lieferfrist, und erscheint daher das Klagebegehren unbegründet.

Gleichwohl musste das Begehren der Bahn auf Zuspruch der Kosten des Verfahrens abgewiesen werden, weil sich das Schiedsgericht der Ansicht nicht verschliessen konnte, dass durch die Unregelmässigkeit der Aufdrückung des Expeditionsstempels die klägerische Firma zu der irrthümlichen Annahme gelangte, dass die Expedition bereits am 23. December 1891 erfolgt sei, und sich daher für berechtigt halten konnte, so lange nicht der Beweis der späteren Expedition erbracht war, auf Ersatz wegen Versäumniss der Lieferfrist im Sinne des § 70 al. a des Betriebsreglements zu klagen.

(„Jur. Bl." Nr. 9 ex 1892.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Linz—Gaisbach: Versicherung des zweiten Strompfeilers der Donaubrücke bei Steyregg km 4·8/9: Politische Begehung) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Versicherung des zweiten Strompfeilers der Donaubrücke bei Steyregg km 4·8/9 der Linie Linz—Gaisbach für den 18. April anberaumt. [G.-I.-Z. 7015.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Vergrösserung der Station Karbitz: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Aussig hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der Aussig-Teplitzer Eisenbahn für die Vergrösserung der Station Karbitz für den 18. April anberaumt. [G.-I.-Z. 7019.]

Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Bauliche Herstellungen in mehreren Stationen.) Mit Rücksicht auf den zunehmenden Zugsverkehr gelangen folgende Herstellungen zur Ausführung:

a) Auswechslung der mechanischen Distanzsignale in den Stationen B.-Skalitz, Roth-Kosteletz, Schwadowitz-Eipl, Königshan und Semil gegen elektrische,
b) Blockirung von elektrischen Distanzsignalen, und zwar in Alt-Paka in der Richtung gegen Neu-Paka und in Josefstadt in der Richtung gegen Smiřitz, und
c) Aufstellung heizbarer Signalhütten mit Glockenschlagwerken in den Stationen Königgrätz (beim Wächterhause Nr. 24 Sd), Smiřitz, B.-Skalitz und Starkotsch. [31. März, Z. 8463.]

Localbahn Reichenberg-Gablonz. (Wasserleitungsanlage in Maffersdorf.) Die Führung einer Wasserleitungsanlage durch den Bahnkörper zwischen km 6·1 und 6·2 für Zwecke der Sauerbrunn-Unternehmung Wundrak & Co. in Maffersdorf wurde genehmigt. [4. April, Z. 16.839.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Prag—Bodenbach: Signal- und Weichenanlage in Aussig.) Das Project für die centrale Signal-Weichen-Stell- und Sicherungsanlage in der Station Aussig wurde mit dem damit in Verbindung stehenden Signalisirungs-Schema zur Ausführung genehmigt. [24. März, Z. 15.410.]

— (Adaptirung des Aufnahmsgebäudes in Praskowitz.) In der Station Praskowitz wird in Folge der neuen Streckeneintheilung zwischen Lobositz und Salesel ein Wächterposten (Nr. 418) creirt und zur Herstellung einer Wohnung für denselben im alten Aufnahmsgebäude eine Adaptirung vorgenommen. [1. April, Z. 13.573.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linie Nimburg—Jičin: Auswechslung von Brückenconstructionen.) Das Project für die Auswechslung der hölzernen Brückenconstructionen in km 31·5/6 und 33·2/3 gegen eiserne Träger wurde zur Ausführung genehmigt. [1. April, Z. 11.243.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Anzeigen über Achs-, Räder- und Radreifenbrüche an die k. k. General-Inspection. In jüngster Zeit hat sich eine Bahnverwaltung von der k. k. General-Inspection Weisung erbeten, ob über Achs-, Räder- und Radreifenbrüche, welche sich während des Zugsverkehres an Locomotiven und Fahrzeugen ergeben, ein telegraphischer oder ein schriftlicher Bericht verlangt wird. Diese Eingabe hat die k. k. General-Inspection dahin beantwortet, dass alle bei verkehrenden Zügen eintretenden Achsen-, Räder- und Radreifenbrüche, deren Folgen die Aufmerksamkeit weiterer Kreise zu erregen geeignet sind und eine

sofortige Betheiligung der k. k. General-Inspection an den bezüglichen Erhebungen voraussetzen lassen, im telegraphischen Wege anzuzeigen sind. Sonstige bei den verkehrenden Zügen vorkommende Achsen-, Räder- und Radreifenbrüche sind blos mittelst Expressbriefen zur Anzeige zu bringen.
[6. März, G.-I.-Z. 2840.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Buschtěhrader Eisenbahn. (Neuer Schnellzug Aussig—Carlsbad.) Ab 15. April ist ein neuer Schnellzug Nr. 1 5 eingelegt worden, welcher mit Anschlüssen von Berlin, Leipzig, Dresden und Bodenbach um 1 U. 53 M. Nachm. von der Station Aussig St.E.G. abgelassen wird und um 5 U. 7 M. Nachm. in Carlsbad eintrifft. Die Fahrtdauer von Berlin nach Carlsbad beträgt 9 Stunden, von Leipzig 8½ Stunden, von Dresden 5¾ Stunden und von Bodenbach 4¼ Stunden. Ausserdem ist an Stelle des gemischten Zuges Nr. 19 ein Personenzug Nr. 7 zwischen Aussig und Teplitz mit den Fahrtzeiten ab Aussig A.T.E. 2 U. 6 M. Nachm. an Teplitz 2 U. 38 M. Nachm. und den gleichen Anschlüssen wie der obgenannte Schnellzug eingelegt worden. [Z. 16.820.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Herstellung eines Schleppgeleises von der Station Velim zu der dortigen Chocolade-, Canditen- und Kaffeesurrogat-Fabrik.) In der Station Velim wurde zu der dortigen Chocolade-, Canditen- und Kaffeesurrogat-Fabrik der Firma Adolf Glaser & Co. ein Schleppgeleise hergestellt, welches von der im Magazinsgeleise bei km 355·751 liegenden Drehscheibe ausgeht und nächst der Zufahrtsstrasse zum Frachtenmagazin mittelst eines sperrbaren Geleiseriegels versichert ist, um das Entrollen von Wagen vom Schleppgeleise auf den Bahnhof zu verhindern. Da die Wagen beim Umdrehen auf der erwähnten Drehscheibe zu nahe an das rechtsseitige Hauptgeleise (Richtung von Prag nach Wien) zu stehen kommen und hiedurch ein Hinderniss für die auf diesem Geleise verkehrenden Züge bilden würden, so wurde ein mit dieser Drehscheibe in Verbindung gebrachter Semaphor in km 355·690 aufgestellt, welcher normal auf „Erlaubte Fahrt" steht und blos dann auf „Verbot der Fahrt" gestellt wird, wenn die besagte Drehscheibe gedreht werden soll. Insolange sich dieser Semaphor in der Stellung auf „Erlaubte Fahrt" befindet, kann die Drehscheibe aus der Richtung auf das Magazinsgeleise nicht gebracht werden. [G.-I.-Z. 6294.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle im Monat Februar.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Februar beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 22 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 30 Entgleisungen und 19 Zusammenstösse in Stationen und 178 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden 229 Personen verunglückt, sowie 76 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 191 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 20 verletzt u. zw. entfallen: 18 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahndirection zu Magdeburg und je eine Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahndirectionen zu Elberfeld und zu Berlin. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 30 getödtet und 158 verletzt, von Steuer- u. s. w. Beamten 2 getödtet und 4 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 10 getödtet 5 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 36 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34.388·97 km Betriebslänge und 870,966.475 geförderten Achskilometern) 235 Fälle, davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar Eisenbahn und in den Verwaltungsbezirken der kgl. Eisenbahndirectionen zu Erfurt und zu Cöln (rechtsrheinisch) die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2529.44 km Betriebslänge und 24,692.609 geförderten Achskilometern) 18 Fälle, davon sind verhältnissmässig auf der Alt-Damm--Colberger, auf der Hessischen Ludwigs- und auf der Werra-Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Schweiz. (Eisenbahn-Projecte.) Der Bundesrath empfiehlt mit der Botschaft vom 23. März der Bundesversammlung die Ertheilung folgender Concessionen auf die Dauer von je 80 Jahren:

1. Dem Ingenieur A. Beyerler in Bern zu Handen einer zu bildenden Actien-Gesellschaft mit dem Sitze in Langenthal für den Bau und Betrieb schmalspuriger Eisenbahnen von Langenthal über Oensingen nach Balsthal, von Balsthal einestheils nach Mümliswil und über Langenbruck nach Waldenburg, anderntheils über Hammer nach Gänsbrunnen eventuell nach Münster (Schmalspurbahnen der Balsthalerklus).
2. Dem Albert Jäggi, Robert Meier und J. Bloch in Balsthal, Namens eines Initiativs-Comités und einer zu bildenden Actien-Gesellschaft mit dem Sitze in Balsthal für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Oensingen nach Balsthal.
3. Dem Dr. Jakob Kummer und Alfred Egger in Aarwangen zu Handen einer zu bildenden Actien-Gesellschaft mit dem Sitze in Aarwangen für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Langenthal nach Oensingen.

In der Botschaft führt der Bundesrath aus, dass die beiden Normalbahnen Langenthal - Oensingen und Oensingen-Balsthal eine für beide Theile wünschenswerthe gegenseitige Ergänzung bilden und beruft sich bezüglich des Verhältnisses dieser beiden Bahnen zu den Schmalspurbahnen der Balsthalerklus, welche auf der Strecke Langenthal—Balsthal in Concurrenz treten, auf die vom Bundesrathe vertretene und von der Bundesversammlung schon mehrfach gebilligte Praxis, wonach weder die Concurrenzirung bereits bestehender Eisenbahnen, noch die Concurrenz in der Erschliessung neuer Landestheile für den Eisenbahnverkehr gehindert werden soll, wenn diese Concurrenz die auf thatsächliche Erstellung der concessionirten Bahnen gerichteten Bestrebungen günstig zu beeinflussen vermag und wenn die thatsächlichen Verhältnisse die Annahme gestatten, dass bei Concurrenz-Concessionen dasjenige Project, mit dem die grössere Summe wirthschaftlicher Interessen verknüpft ist, vermöge seiner grösseren natürlichen Lebenskraft in erster Linie zur Ausführung gelangen werde, ohne dass dabei von vornherein die Möglichkeit ausgeschlossen wird, dass auch das Concurrenzproject wirklich concurrenzfähig und damit auch existenzberechtigt werden könne. Die Schmalspurbahnen der Balsthalerklus, für welche eine Bauzeit von 3 Jahren in Aussicht genommen ist, zerfallen in folgende Sectionen: Langenthal-Balsthal, Balsthal-Waldenburg, Balsthal-Mümliswil, Balsthal-Hammer, Hammer-Gänsbrunnen und Gänsbrunnen-Münster; bei den Zustandekommen der projectirten Normalbahn Münster - Solothurn Weissensteinbahn würde die Strecke Gänsbrunnen—Münster nicht zur Ausführung gelangen. Die Länge der projectirten Schmalspurbahnen beträgt 63 km, bezw. bei Wegfall der letztgenannten Strecke 54 km, die Spurweite 0·75 m, die Maximalsteigung auf den Thalstrecken 35·5 Promille auf den Bergstrecken 57·5 Promille und der Minimalradius 50 m. An Zwischenstationen sind 23 Stationen und 15 Haltestellen, als Betriebssystem ist gewöhnlicher Dampfbetrieb in Aussicht genommen. Die veranschlagten Kosten belaufen sich auf 2,280.000 Frcs. im Ganzen, oder auf ca. 36.000 Frcs. per km. Die projectirte Normalspurbahn Oensingen-Balsthal, für welche eine Bauzeit von einem Jahre festgesetzt werden soll, beträgt 4·3 km, die Maximalsteigung 17 Promille, die Höhendifferenz 32·80 m und der Minimalradius 250 m. An Zwischenstationen sind die Station Schmelzi und Haltestellen bei der äusseren und inneren Klus vorgesehen. Die Kosten sind mit 498.000 Frcs., oder mit rund 116.000 Frcs. per km veranschlagt. Für die projectirte Normalspurbahn Langenthal-Oensingen mit einer Betriebslänge von 12·660 km und einer Baulänge von 12.410 km ist eine Bauzeit von 1½ Jahren in Aussicht genommen. Die Maximalsteigung beträgt 14 Promille, die Höhendifferenz 44 m und der Minimalradius 350 m; Zwischenstationen sind zwei (Aarwangen rechts und links der Aare) projectirt. Der Kostenvoranschlag beziffert sich mit 3,300.000 Frcs. im Ganzen, oder mit ca. 266.000 Frcs. per km der Baulänge.

— (Fahrleistungen und Zugsverspätungen im Jahre 1892.) Von den Zügen wurden im Jahre 1892 zusammen 20,363.248 Zugkm (gegen 19,783.733 im Jahre 1891) und 491,832.159 Achskm (gegen 482,812.187 im Jahre 1891) gefahren, und zwar von 311.552 fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen, 2508 ausserordentlichen Schnell- und Personenzügen, 78.684 gemischten Zügen, 90.974 fahrplanmässigen Güterzügen und von 17.211 ausserordentlichen Güterzügen. Verspätungen der fahrplanmässigen Schnell- und Personenzüge (10 Min. und mehr) am Endpunkte der Fahrt wurden 2788 (gegen 5272 im Jahre 1891) und der gemischten Züge (15 Min. und mehr) 257

(gegen 580 im Jahre 1891), zusammen sohin 3045 (gegen 5852 im Jahre 1891) gemeldet. 1702 Verspätungen kamen aus Anlass des Abwartens der Anschlusszüge in den Anschlussstationen, 547 in Folge von Unfällen und 796 aus Verschulden des Stations- und Zugsdienstes vor.

— (Verkehrsmengen und Transporteinnahmen der Normalbahnen im Jahre 1892.) Bei einer Betriebslänge von 2966 km gegen 2925 km im Jahre 1891 wurden im Jahre 1892 auf den Normalbahnen 33,013.692 Reisende gegen 30,931.727 im Vorjahre und 9,306.993 t Güter incl. Gepäck gegen 9,381.032 t im Vorjahre befördert. Die Gesammt-Transporteinnahmen betrugen 86,507.322 Frcs. gegen 85.432.919 Frcs. im Vorjahre und entfallen hievon auf den Personenverk. 35,192.730 Frcs. und auf den Güterverkehr 51,314.592 Frcs. gegen 34,177.863, bezw. 51,255.056 Frcs. im Jahre 1891.

Schiffahrt.

Schweiz. (Durchführung der neuen internationalen Schiffahrtsvorschriften für den Bodensee.) Zur Durchführuug der auf der Bregenzer Schiffahrtsconferenz im Mai 1892 vereinbarten, von den Regierungen der Bodensee-Uferstaaten genehmigten und mit 1. März d. J. in Kraft getretenen neuen Vorschriften für die Sicherheit des Bodensee-Schiffahrtsbetriebes hat der Landammann und Regierungsrath des Cantons St. Gallen unterm 28. Februar d. J. eine umfangreiche, „Hafenordnung für den Canton St. Gallischen Bodenseehafen in Rorschach und die Anlandestelle in Staad" betitelte Vorschrift erlassen, der wir nachstehende, den Rahmen rein localpolizeilicher Anordnungen überschreitende, für die Bodenseeschiffahrt im Allgemeinen beachtenswerthe Bestimmungen entnehmen:

Art. 1. Mit der Vollziehung des Vertrages zwischen den Bodensee-Uferstaaten betreffend eine internationale Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 (österr. R.-G.-Bl. Nr. 19 ex 1868), beziehungsweise des Bregenzer Protokolles betreffend die Revision dieses Vertrages und der einschlägigen cantonaleu Vollzugsverordnung vom 31. Jänner 1893, sowie mit der Beaufsichtigung und Leitung aller die Schifffahrt, die Landungs- und Ablagerungsplätze am St. Gallischen Ufer des Bodensees beschlagenden Angelegenheiten überhaupt werden unter Aufsicht des Regierungsrathes beauftragt:
a) die Hafenverwaltung in Rorschach,
b) der Hafenmeister in Staad,
c) die Bezirksämter Rorschach und Unterheintal,
d) das Finanz-Departement.

Art. 2. Das Hafengebiet in Rorschach umfasst das Hafenbecken, die Quais, den Hafenplatz, die angrenzenden und umliegenden Landnngs- und Lagerplätze, sowie den vor der Hafeneinfahrt liegenden Seetheil, insoweit letzterer für den Schiffahrtsbetrieb freigehalten werden muss.

Art. 3. Die Hafenverwaltung ist für den Hafen in Rorschach die im Vertrage und in der einschlägigen Vollzugsverordnung vorgesehene Hafenbehörde. Derselben liegt die Handhabung der Hafenordnung ob und hat dieselbe in dieser Eigenschaft alle im Vertrage und in der Vollzugsverordnung derselben zugewiesenen Befugnisse auszuüben und überdies alle jene Verrichtungen zu besorgen, die ihr durch diese Verordnung, besondere Reglements oder Instructionen und specielle Weisungen überbunden werden.

Art. 5. Die Hafenverwaltung ist im Verkehr mit den Dampfschiffahrtsverwaltungen und Hafenbehörden des Bodensees der ordentliche Vertreter der Regierung des Cantons St. Gallen.

Art. 6. Der Hafenverwaltuug unterstehen der Hafenmeister und dessen Hilfspersonale . . . .

Art. 7. . . . . Zum Vollzuge der Art. 5, 6, 7 und 10 der internationalen Schiffahrts- und Hafen-Ordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 und in näherer Ausführung der einschlägigen Bestimmungen in lit. A der Vollzugsverordnung vom 31. Jänner 1893 wird ein besonderes Regulativ aufgestellt.

Art. 9. Die Schiffsführer sind verpflichtet, die Hafenanlagen und Hafeneinrichtungen (Anbindpfähle, Ringe, Geländer, Mauern, Stiegen u. dgl.), vorab beim Gebrauche der Schalterstangen, bestmöglichst zu schonen und vor Beschädigung zu schützen. Jede Beschädigung von Belang zieht, abgesehen von allfällIger Bestrafung, Ersatzpflicht nach sich. Der Schiffer ist jedoch von Schuld und Schadenersatzpflicht befreit, wenn derselbe rechtsgenüglich nachweist, dass unausweichbare höhere Gewalt die entstandene Schädigung verursacht oder die Erfüllung der durch die Hafenordnung auferlegten Verpflichtung unmöglich gemacht hat. Bei unabsichtlichen Schädigungen im Betrage von unter 20 Frcs. kann die Hafenverwaltung je nach den Umständen den Veranlasser von der Ersatzpflicht entheben. Die Haftbarkeit lastet subsidiar auf dem Schiffseigenthümer.

Art. 10. . . . . In das Wasser gefallene Gegenstände, welche die Schiffahrt hindern könnten, hat der Schuldtragende unter Haftung des Schiffsführers oder Schiffseigenthümers ungesäumt aus dem Hafenbecken entfernen zu lassen. Wird hierin nicht binnen der von der Hafenverwaltung festgesetzten Zeit entsprochen, so geschieht die Wegschaffung auf Kosten des schuldigen Theiles, abgesehen von der ihn treffenden Ordnungsbusse. Dasselbe ist der Fall bei Hebung gesunkener Boote.

Art. 11. Die Führer der im Hafen verkehrenden Schiffe sind gehalten, sofern ihnen im Hafen eine Beschädigung zugefügt wird, sofort bei der Hafenverwaltung Meldung zu erstatten, welche den entstandenen Schaden in Augenschein nehmen und auf Verlangen des Geschädigten eine vorsorgliche Abschätzung anordnen wird.

Art. 12. Erhält die Hafenverwaltung Kenntniss, dass sich ein Fahrzeug auf der See in Gefahr befinde (§ 14 der Vollzugsverordnung vom 31. Jänner 1893), so wird sie die nöthigen Anordnungen zu rascher Hilfeleistung treffen. In solchen Fällen steht ihr das Recht zu, eines oder mehrere der im Hafen befindlichen Dampfboote sofort zur Hilfeleistung abzusenden und die gesammte anwesende Schiffsmannschaft zur Rettung aufzubieten. Solchen Anordnungen ist unbedingt Folge zu geben. Zum Zeichen, dass die vom See her gegebenen Nothsignale verstanden wurden, werden am Hafen Kanonenschüsse abgefeuert, eventuell bei Nacht Blickfeuer abgebrannt. In solchen Nothfällen sorgt die Hafenverwaltung für Bergung der Waare, constatirt die stattgefundenen Havarien und benachrichtigt das Bezirksamt von dem Vorfalle und den getroffenen Anordnungen.

Art. 13. Werden ihr ausserordentliche Vorkommnisse nach Art. 12 des Bodenseevertrages mitgetheilt, so hat sie, soweit möglich, sofort den Thatbestand zu constatiren, die Festnahme Schuldverdächtiger anzuordnen uud sodann unverweilt dem Bezirksamt Mittheilnng zu machen.

Art. 15. Der Hafenmeister weist den Schiffen, welche in den Hafen kommen, ihre Plätze zum Ein- und Ausladen und zum Stationiren an. Ohne dessen Erlaubniss ist es den Booten nicht gestattet, den angewiesenen Landungsplatz mit einem anderen zu vertauschen. Nöthigenfalls ist er berechtigt, namentlich bei stürmischer See und daheriger vermehrter Einfahrtsschwierigkeit, im Hafen vertäut liegende Dampfboote und Schleppboote ihren Standort wechseln zu lassen. Ruderboote, Motorenbooté und Segelschiffe dürfen an Plätzen, an denen Dampfboote landen, oder im Fahrwasser derselben und vor der Hafeneinfahrt nicht vertäut liegen. Ueberhaupt soll die Schifffahrt durch die gelandeten Schiffe so wenig als möglich gehindert werden und sollen die im Hafen liegenden Schiffe sorgfältig an die hiezu bestimmten Pfähle oder Ringe befestigt werden, wovon sich die Schiffsführer zu überzeugen haben

Art. 16. Jedes im Hafen vertäut liegende Dampf-, Segel- oder Schleppschiff soll eine Wache haben. . . . .

Art. 17. Die regelmässigen Cursfahrten sind bei jedem Fahrplanwechsel (auch Fahrplanänderung) der Hafenverwaltung Seitens der Dampfbootverwaltungen durch rechtzeitige Uebermittlung einer genügenden Anzahl von Fahrplänen aller Ausgaben anzuzeigen. Die Ausführung von Extrafahrten ist der Hafenverwaltung mindestens eine Stunde vor Ankunft des Schiffes im Hafen von Rorschach schriftlich oder telegraphisch anzumelden, welche ihrerseits die Zollbehörde benachrichtigt. Bei Fahrten mit Dampfbarken und Motorenbooten zur Tageszeit kann die Anmeldung unterbleiben. Treffen dieselben jedoch ausserhalb der gesetzlichen Zollamtsstunden ein und führen Gepäck oder Güter mit sich, so müssen diese bis zum Wiederbeginn der Amtsstunden auf dem Boote verbleiben.

Art. 18. Die Einfahrt der Dampfboote in den Hafen, die Ausfahrt aus demselben, sowie das Manövriren darin soll, wenn immer möglich, stets mit verringerter Maschinenkraft geschehen. Die Hafenmündung darf jeweils nur von einem Schiffe passirt werden. Wenn zwei den Hafen anlaufende Schiffe sich gleichzeitig der Hafenlucke nähern, so hat dasjenige Schiff, welches das andere an der rechten Seite hat, diesem letzteren den Vorrang für die Einfahrt zu lassen. Ein Dampfschiff geht hiebei jedem nicht unter Dampf gehenden Schiff vor, es sei denn, dass ein mit kräftigem Winde segelndes Schiff augenscheinlich nicht in der Lage ist, ohne eigene Gefahr dem Dampfschiff das Fahrwasser freizulassen.

Art. 19. Wenn zwei oder mehrere Dampfschiffe gleichzeitig zur Ausfahrt aus dem Hafen bereit sind, so erhält das-

jenige Dampfschiff den Vorrang, das vermöge seiner Aufstellung am schnellsten und ohne Gefährdung anderer Schiffe die Ausfahrt zu bewirken vermag. Das nachfolgende Schiff darf sich erst dann in Bewegung setzen, wenn das erstausgefahrene die Hafenmündung verlassen hat. Ist das vorhergehende Schiff rückwärts aus dem Hafen gefahren, so darf bei Nacht, Sturm, Nebel oder Schneegestöber das folgende Schiff erst dann den Hafen verlassen, wenn ersteres abgeschwenkt, seinen vorgeschriebenen Curs eingeschlagen und das hiefür vorgesehene Signal gegeben hat. Ist gleichzeitig ein Dampfschiff und ein Segelschiff zur Ausfahrt aus dem Hafen bereit, so hat das Dampfschiff vor dem Segelschiff auszulaufen.

Art. 21. Bezüglich des Entladens und Beladens der Dampf- und Schleppboote haben sich die Schiffahrtsgesellschaften oder die Schiffsführer, sowie die Bahnverwaltung mit der Hafenverwaltung zu verständigen. . . . .

Art. 22. Dampf-, Segel- und Schleppschiffe kommen nach der Reihenfolge ihrer Ankunft zum Auslad; bei öffentlich bekannt gemachten Tourfahrten der Dampfboote wird denselben der Vorrang eingeräumt, und bei mehreren derartigen Dampfbooten entscheidet die cursplanmässige Abfahrtszeit.

Art. 23. Dem Geschäfte des Einladens hat jeweilen das Ansladen und dem Einsteigen der Passagiere das Aussteigen derselben voranzugehen. Bevor die Verbindung zwischen Ufer und Schiff fest und in einer volle Sicherheit gewährenden Weise hergestellt ist, darf der Uebertritt den Reisenden nicht gestattet werden. . . . .

Art. 27. Zu Wasser ankommende und abgehende Güter aller Art dürfen nur im Hafen oder an den erlaubten Landungsstellen aus- und eingeladen werden. Bei nicht zollpflichtigen Gegenständen kann die Hafenverwaltung Ausnahmen gestatten.

Art. 28. An anderen Orten als an den von der Hafenverwaltung im Einvernehmen mit der Zollbehörde bestimmten Landungsplätzen darf ein Schiffsführer ohne besondere Erlaubniss nur dann ein- und ausladen, wenn Naturereignisse oder Unglücksfälle ihn an der Fortsetzung der Fahrt verhindern oder dieselbe nur mit grosser Gefahr für Schiff oder Ladung möglich machen. Er ist aber in allen diesen Fällen verpflichtet, der Hafenverwaltung und der Zollstätte Rorschach thunlichst bald Anzeige zu machen und bezügliche Weisungen entgegenzunehmen.

Art. 33. Das Einbringen von Holzflössen in den Hafen ist nicht gestattet.

Art. 35. . . . . Die Beleuchtung der Hafenköpfe, u. z. der leichteren Unterscheidung von den Bahn- und Quailichtern wegen, am äusseren Kopf (Leuchtthurm) mit rothem Lichte und am inneren Kopf mit grünem Lichte dauert die ganze Nacht. . . . .

Art. 36. . . . . Jedes ausserhalb des Hafens vor Anker liegende Schiff muss ein helles weisses Licht zeigen, welches nach allen Richtungen sichtbar ist. Die längs des inneren Hafenquais vertäut liegenden Fahrzeuge müssen jedem in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang einlaufenden Dampfschiffe und den von diesen geführten Schleppschiffen an den der Hafeneinfahrt zugekehrten Schiffsenden und an den am weitesten hervorragenden Schiffsseiten (Radkästen) helle weisse Lichter zeigen.

Art. 44. Bei der Verladung und dem Transport von gefährlichen Stoffen haben die Schiffsführer die Bestimmungen der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung genau zu beobachten und insonderheit etwaigen Sicherheitsanordnungen Seitens der Hafenverwaltung und der Staats- und Gemeindepolizeibehörden unweigerlich Folge zu leisten.

Art. 45. Das Aufsichtspersonal der Hafenverwaltung hat darüber zu wachen, dass die im Hafen verkehrenden Fahrzeuge in vorschriftsmässigem Zustande erhalten werden, dass die vorgeschriebenen Requisiten vorhanden sind, dass die Mannschaft sich in dienstfähigem Zustande befinde und dass eine Ueberschreitung der zulässigen Belastung nicht stattfinde. Wahrgenommene Mängel in Einrichtung und Ausrüstung der Schiffe werden von der Hafenverwaltung der zuständigen Schiffahrtsverwaltung, resp. Polizeibehörde mit der Aufforderung, dieselben zu beseitigen, mitgetheilt. Entsteht jedoch durch vorhandene Mängel eine directe Gefahr für das Schiff oder den Schiffahrtsbetrieb und wird dieselbe auf erstes Anfordern nicht alsbald beseitigt, oder wird die Dienstesunfähigkeit eines oder mehrerer Schiffsbediensteter constatirt, so dass die sichere Führung des Schiffes fraglich erscheint, so wird die Hafenverwaltung das Auslaufen der fehlbaren Schiffe bis nach Hebung des Mangels untersagen, eventuell für entsprechenden Ersatz sorgen. Von der getroffenen Massnahme ist die Verwaltung oder Behörde, welcher das Schiff untersteht, sofort zu verständigen. Der Schiffsführer hat die Prüfungsurkunde und das Schifferpatent der Hafenbehörde auf Verlangen vorzuweisen.

Art. 50. Der jeweilen in Kraft bestehende Bodensee-Fahrplan ist an geeigneter Stelle des Hafens anzuschlagen, ebenso sind die Standorte der fahrplanmässigen Boote dem reisenden Publicum in geeigneter Weise sichtbar zu machen.

Art. 51. Die Nichtbefolgung der in gegenwärtiger Hafenordnung, sowie im Vertrage der Bodensee-Uferstaaten und in der Vollzugsverordnung hiezu gegebenen Vorschriften, und die Uebertretung der darin ausgesprochenen Verbote wird, ausser dem von den Schuldigen zu leistenden vollen Schadenersatze, von der Hafenverwaltung mit einer nach der grösseren oder geringeren Absichtlichkeit, Schädlichkeit oder Gefährlichkeit der Uebertretung zu bemessenden Geldstrafe von Frcs. 1 bis Frcs. 50 geahndet. Die Geldbusse ist sofort zu erlegen. Recurs gegen dieselbe kann innerhalb 24 Stunden an das Bezirksamt Rorschach ergriffen werden. Die Bussen fallen in die Staatscassa. Handelt es sich um schwerere polizeiliche Uebertretungen, um Vergehen oder Verbrechen, oder wird den Anordnungen des Hafenpersonales der Gehorsam verweigert oder Widerstand gegen dieselben geleistet, so ist das Bezirksamt sofort hievon zu unterrichten.

Art. 53. Kein Schiffsführer soll in Folge einer gegen ihn oder gegen seine Mannschaft eingeleiteten Untersuchung, sofern es sich nur um eine polizeilich strafbare und blos mit einer Geldstrafe zu ahndende Uebertretung handelt, an der Fortsetzung seiner Fahrt gehindert werden, wenn derselbe für Strafe, Kosten und Schadenersatz angemessene Caution geleistet hat.

Art. 54. Reclamationen aller Art sind bei der Hafenverwaltung sofort anzubringen.

Art. 56. Für die Anlandestelle Staad ist der dortige Hafenmeister die im Bodenseevertrag und in der Vollzugsverordnung vorgesehene Hafenbehörde. Derselbe hat auf seinem Gebiete die der Hafenverwaltung in Rorschach für den dortigen Hafen übertragenen Verrichtungen auszuüben, insoweit dieselben überhaupt hier Anwendung finden können. Die Bussencompetenz desselben beschränkt sich auf Frcs. 1 bis Frcs. 10.

Art. 58. Das Bezirksamt von Rorschach ist die in Art. 6 und 10 der internationationalen Schiffahrts- und Hafenordnung vom 22. September 1867 und in Abtheilung A der Vollzugsverordnung vom 31. Jänner 1893 vorgesehene Behörde, welche die nach Massgabe der Anlagen I und II der eben erwähnten Verordnung verlangten Prüfungsurkunden und die Schifferpatente ausstellt. Zur Durchführung der Untersuchung nach Massgabe des in Art. 7 gegenwärtiger Hafenordnung vorgesehenen Regulativs wird ihm eine Expertencommission beigegeben.

Art. 60. Wird gegen eine von der betreffenden Hafenbehörde verhängte Busse Recurs ergriffen, so kann das zuständige Bezirksamt dieselbe aufheben, ermässigen oder in Fällen offenbaren Muthwillens bis auf das Doppelte erhöhen.

Art. 61. In Fällen von schweren polizeilichen Uebertretungen und von Ungehorsam oder Widersetzlichkeit gegen Anordnungen der Hafenbehörde kann das zuständige Bezirksamt, wenn es nicht gerichtliche Einleitung nöthig erachtet, eine Geldbusse bis auf den Betrag von Frcs. 100 aussprechen. Liegen Vergehen oder Verbrechen vor, so ordnet das Bezirksamt die gesetzliche Strafverfolgung an.

Art. 62. Das Finanzdepartement übt die Oberaufsicht über den Vollzug der einschlägigen Verträge, Verordnungen und aller anderen bezüglichen Reglemente und Instructionen aus und ertheilt den Bezirksämtern und den Hafenbehörden erforderliche Weisungen.

Schlussartikel. Durch diese Verordnung werden die Vollzugsverordnung zu dem Vertrage der Bodensee-Uferstaaten betreffend eine internationale Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 18. Mai 1868, sowie alle anderen mit derselben in Widerspruch stehenden Verordnungen, Reglemente und Instructionen aufgehoben. Dieselbe ist in die Gesetzessammlung aufzunehmen und tritt mit 1. März 1893 in Wirksamkeit.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 17. bis zum 23. April.)

Adriatischer Dienst.

18. April, um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano“, Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

19. „ um 4 1/2 Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstuller nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Maliuscu, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.

20. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Tibisco“, Capitän G. Klausberger, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän M. Botterini, nach Venedig.

21. April, um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Oreste", Capitän E. Fadeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

22. „ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

23. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Messina", Capitän G. Giurovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

18. April, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Selene", Capitän N. Serovich, nach Smyrna, mit Berührung von Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, und Khios. Anschluss in Smyrna nach Samos, Chesmè und Rhodus.

19. April, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Minerva", Capitän A. Orlando, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen. Ferner nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz und Braila. Es werden ausserdem auch Sendungen nach Tultscha Ismail und Reni im Verbandverkehre via Galatz aufgenommen.

21. „ zu Mittag: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

22. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Berenice", Capitän P. Mersa, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

21. April, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Aglaja", Capitän G. Grisogono, nach Calcutta, mit Berührung von Pord Said, Suez, Jambo, Gedda, Aden, Colombo und Madras.

Beiläufig am 28. April, Dampfer „Vindobona", Capitän L. Lemessich, nach Indien und China, mit Berührung von Port Said, Suez, Adeu, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong und Shanghai, nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigens Dampfer in Colombo.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 28. März bei den Firmen:

„Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów)"

und

„K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft"

Johann Graf Krasicki als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht, dagegen Constantin Ritter v. Tschorznicki, Director der Galizischen Actien-Hypothekenbank in Krakau, als cooptirtes Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte und weiters der Umstand eingetragen, dass Emanuel A. Ziffer Präsident des Verwaltungsrathes ist.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des XLIX. Stückes.) Das am 10. April herausgegebene XLIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2152: Kundmachung der k.k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 3. April 1893, Z. 8638, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren aus Italien nach Tirol und Vorarlberg, mit Ausnahme der mittelst Eisenbahn über Ala oder mittelst Dampfschiff über Riva aus seuchenfreien Ortschaften einlangenden Thiere.

Nr. 2153: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 4. April 1893, Z. 350, betreffend die Gestattung der Ein- und Durchfuhr von Pferden aus Oesterreich-Ungarn auch über den Eisenbahn-Uebergangspunkt Oswiecim-Mislowitz.

Nr. 2154: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark, vom 4. April 1893, Z. 9049, betreffend die Vieheinfuhr aus Croatien-Slavonien nach Steiermark.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Projectirter Bau von Lagerhäusern in Semlin. (Politisch-adminisratve Begehung.) Am 24. März fand über Anordnung des kgl. ungar. Handelsministers unter Führung des Betriebsleiters Marx der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die politisch administrative Begehung des für den Bau umfangreicher Lagerhäuser im Bereiche der Station Zimony (Semlin) der Linie Budapest—Zimony—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen und des dortigen Donau-Dampfschiffahrts-Waarenquais in Aussicht genommenen Terrains statt, bei welchem Anlasse die verschiedenen Fachabtheilungen der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen, die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Ungarische Handels-Actiengesellschaft, das Municipium der Stadt Zimony und sonstige interessirte Körperschaften durch Delegirte vertreten waren. In Anerkennung der verkehrspolitischen Wichtigkeit der Station Semlin als Umschlagplatz für den Orientverkehr im Allgemeinen und insbesondere des nach Beendigung der Regulirung des Eisernen Thores zu gewärtigenden Donauverkehres aus und nach den Ländern des Balkangebietes und der unteren Donau, erklärte sich das Municipium von Zimony zu weitgehenden Opfern im Interesse der Realisirung des Baues der projectirten Lagerhäuser, sowie zur unentgeltlichen Ueberlassung ausgedehnter Baugründe bereit. Die im Bereiche des zwischen der Donau und der Save gelegenen Deltas zu erbauenden umfangreichen Lagerhäuser werden sowohl mit dem Bahnhofe der Station Zimony als auch mit den Donau- und Save-Landungsplätzen und ausserdem diese untereinander durch Schienenstränge verbunden werden. Die neu zu errichtenden Lagerhäuser werden ausser den sonstigen Lagerhaus-Agenden auch das nach englischem Muster zu organisirende Auctions-System cultiviren.

Literatur.

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht. Das zu Bern am 14. October 1890 zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Italien, Frankreich, Russland, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg und der Schweiz abgeschlossene Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, in systematischer Darstellung erläutert von Dr. jur. Theodor Gerstner, Geheimer Ober-Regierungsrath und vortragender Rath im Reichs-Eisenbahnamt, Mitglied der deutschen Delegation bei den Berner Conferenzen. Berlin 1893, Verlag von Franz Vahlen. W., Mohrenstrasse 13/14.

Ein soeben im Buchhandel erschienenes, in grossem Stile angelegtes wissenschaftliches Werk, welches das zu Bern am 14. October 1890 abgeschlossene Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr in systematischer Darstellung erläutert, erregt mit Recht die besondere Aufmerksamkeit der betheiligten Fachkreise. Es ist dies eine ebenso durch vertiefte juristische Darstellung als durch Gediegenheit und emsigen Fleiss hervorragende Arbeit eines Mannes, der schon in seiner doppelten Eigenschaft als Referent im kaiserl. Deutschen Reichseisenbahnamt und als einer der massgebendsten Mitarbeiter an dem epochemachenden internationalen Vertragswerke auf dem Gebiete des Eisenbahn-Frachtverkehres in erster Linie berufen war, an die mit viel Glück gelöste, sehr verdienstvolle Arbeit heranzutreten, den Sinn der einzelnen Bestimmungen des internationalen Uebereinkommens nicht nur nach ihrem eigenem Wortlaute, sondern vorzugsweise in ihrem Zusammenhange mit verwandten Textstellen und mit dem ganzen Vertragswerke unter vorsichtiger Zuhilfenahme der dem Verfasser aus erster Hand zugänglichen Entstehungsgeschichte zu erklären. Das dem wissenschaftlichen Aufbau zu Grunde liegende System schliesst sich möglichst genau an den für das Uebereinkommen selbst beobachteten Plan an. Indem sohin die Darstellung die Vorzüge einer systematischen Entwicklung des Inhalts mit den Vortheilen einer sich an den Text enganschliessenden Erläuterung der einzelnen Stellen des Uebereinkommens vereinigt, wird sie den Anforderungen der Wissenschaft und den Bedürfnissen der Praxis gleichmässig gerecht.

Das Buch zerfällt seinem Inhalte nach in vier Haupttheile. Der erste mit „Einleitung" bezeichnete Theil enthält zunächst eine theoretische Auseinandersetzung über das Wesen des internationalen Frachtrechtes, die Nothwendigkeit seiner Feststellung, das Recht der Einzelstaaten als Grundlage eines einheitlichen internationalen Frachtrechtes und endlich eine historische Darstellung der Entstehung des Uebereinkommens. Hierauf folgt in 6 Hauptstücken der eigentliche Commentar zum Uebereinkommen, dem sich als dritter Theil allgemeine Betrachtungen über das Gesammtbild des Uebereinkommens und über die Bedeutung des Vertragswerkes anreihen. Endlich folgt in Form eines Anhanges der deutsche und französische Originaltext des Uebereinkommens.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Attersee-Dampfschiffahrts-Unternehmung.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr.

Ab 1. Juni 1893 gelangt ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der Attersee-Dampfschiffahrts-Unternehmung zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte Fahrpreise, sowie eine neue Bestimmung für die Beförderung von Kindern.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 15. Juli 1891 aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind in den betheiligten Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 9. April 1893. [340]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1893 gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen über Bodenbach, Moldau und Eger und der Station Prag der k. k. pr. Böhmischen Westbahn über Eger-Pilsen andererseits zur Einführung.

Der gegenwärtige Tarif vom 1. August 1890 sammt den hiezu erschienenen Nachträgen wird hiedurch aufgehoben.

Wien, am 10. April 1893. [341]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Bayerisch-Hessisch-Pfälzischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1893 wird für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. pr. Böhmischen Westbahn und der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen, der hessischen Ludwigs-Bahn und der pfälzischen Bahnen andererseits über Eger, Franzensbad, Furth i. W. und Eisenstein ein neuer Tarif eingeführt, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1./15. Jänner 1891 sammt Nachträgen aufgehoben wird.

Der neue Tarif, welcher geänderte reglementarische Bestimmungen, sowie geänderte und neue Fahrpreise enthält, ist bei den betheiligten österr. Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 20 kr. erhältlich.

Wien, am 11. April 1893. [342]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Combinirter Schiffs- und Bahnverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife Nr. II für Getreide u. s. w. vom 15. Juli 1892.

Am 1. Mai 1893 tritt der Nachtrag I zu dem vom 15. Juli 1892 giltigen Ausnahmetarife Nr. II für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der Ersten k. k. pr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nach Stationen der kgl. württembergischen Staatseisenbahnen, der grossherzogl. badischen Staatseisenbahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen der Tarifbestimmungen, der Lieferzeit-Tabelle für den Bahndurchlauf und des Kilometerzeigers.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 13. April 1893. [343]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1893 treten die in den nachgenannten Tarifen nebst den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen directen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:

Ala, Auer, Blumau, Bozen-Gries (früher Bozen), Brenner, Brixen, Brixlegg, Bruneck, Calliano, Dellach, Franzensfeste, Freienfeld, Greifenburg, Gummern, Hall, Innichen, Jenbach, Kirchbüchl, Klausen, Kundl, Lavis, Lienz, Matrei, Matarello, Mühlbach, Neumarkt-Tramin, Niederdorf, Oberdrauburg, Paternion-Feistritz, Roveredo, Sachsenburg, Salurn, St. Michele, Schwaz, Sillian, Spital a/D., Sterzing, Toblach, Trient, Waidbruck, Welsberg und Wörgl

vorläufig ohne Ersatz ausser Kraft.

Tarif Theil II, Heft Nr. 1—7.

Die in diesen Tarifheften nebst Nachträgen vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 17 für Wein etc. behalten jedoch ihre Giltigkeit.

Tarif Theil V, Heft Nr. 1 und 2.

(Ausnahmetarife für Steinkohlen und Coaks.)

Tarif Theil VI, Heft Nr. 1.

(Ausnahmetarife für Obst.)

Wien, am 13. April 1893. [344]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Mai 1893 gelangt für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der

k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits, sowie zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Tiroler Linie) via Salzburg—Rosenheim—Kufstein andererseits ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1891 sammt Nachträgen aufgehoben wird.

Dieser neue Tarif, welcher geänderte reglementarische Bestimmungen, sowie geänderte und neue Fahrpreise enthält, ist bei den betheiligten österreichischen Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 20 kr. erhältlich.

Wien, am 10. April 1893. [345]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vereins-Reiseverkehr.

Ausgabe eines neuen Fahrschein-Verzeichnisses.

Mit 1. Mai 1893 gelangt ein neues Verzeichniss über zusammenstellbare Fahrscheine zur Ausgabe, wodurch das bisherige Fahrschein-Verzeichniss vom 1. Mai 1892 sammt den hiezu erschienenen Nachträgen aufgehoben wird.

Das neue Fahrschein-Verzeichniss, welches wesentliche Aenderungen rücksichtlich der Angaben über Fahrscheinstrecken und Fahrpreise enthält, ist sammt Uebersichtskarte zum Preise von 50 kr. ö. W. bei den Ausgabsstellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte erhältlich, auch kann dasselbe durch Vermittlung der Stationen bezogen werden.

Wien, am 12. April 1893. [346]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II, giltig vom 1. Juni 1893.

Mit 1. Juni 1893 tritt der Nachtrag II zum Tarif-Theile II des Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Juni 1892, in Wirksamkeit.

Durch denselben werden aufgehoben:

a) Die im Haupttarife enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. IV, V, VI, XV und XXII für den Verkehr mit Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft;
b) die übrigen im Haupttarife für den Verkehr mit Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft enthaltenen Frachtsätze mit Ausnahme jener für den Verkehr mit den Stationen Innsbruck und Wörgl.

Wien, am 14. April 1893. [347]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Ergänzung, bezw. Abänderung der Nomenclatur der Ausnahmetarife Nr. 3 und 4.

Die in den vom 1. April 1893 ab giltigen Nachträgen zu den Tarifheften 1, 2 und 3 der Theile II und III enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 (für Eisen pp.) gelangen vom 1. Juni 1893 ab nur für Gegenstände bis zur Länge von 6·3 m und für Gegenstände über 6·3 m Länge nur dann zur Anwendung

a) wenn zu deren Beförderung nur ein Wagen verwendet wird,
b) wenn zur Verladung der Sendung zwar mehr als ein Wagen erforderlich ist, die Fracht jedoch für je 10.000 kg für jeden verwendeten Wagen bezahlt wird.

Ferner sind in Folge Aenderung der Einrichtung des Ausnahmetarifes Nr. 3 (für Eisen) fortan für die Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 4 (landwirthschaftliche Maschinen) bei Aufgabe von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Eisenbahnwagen — unter Abänderung der betreffenden Bestimmung in den vom 1. Mai 1889 ab giltigen Nachträgen zu den Heften 1, 2 und 3 der Tariftheile II und III die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3/B b (für grobe Eisenwaaren) zur Anwendung zu bringen.

Wien, am 13. April 1893. [348]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Württembergisch-Badischer Personen-Verkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Mai 1893 wird ein neuer Tarif für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, und der k. k. priv. Böhm. Westbahn einerseits und Stationen der kgl. Württembergischen- und der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen andererseits eingeführt, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1891 sammt Nachträgen aufgehoben wird.

Dieser neue Tarif, welcher geänderte reglementarische Bestimmungen und im Verkehre mit Marienbad herabgesetzte Fahrpreise und Gepäckstaxen enthält, ist bei den betheiligten Oesterr. Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 15. April 1893. [349]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifen und Tarifnachträgen.

Am 1. Mai 1893 treten im Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande in Kraft:

a) Nachtrag VII zum Theil II, Heft I, des Gütertarifes vom 1. Jänner 1887 (Verkehr mit Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-schlesischen Centralbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und mit der Station Teschen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn);
b) Nachtrag VI zum Theile II, Heft II, des Gütertarifes vom 1. Juli 1887 (Verkehr mit Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen);
c) Seehafen-Ausnahmetarif Theil II, Heft III (Verkehr mit den Stationen Floridsdorf-Donaufeld und Wien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Nussdorf, Wien K.E.B., Wien K.F.J.B., Wien Lagerhaus und Wien Prater-

quai der k. k. Oesterr. Staatsbahnen; Brünn, Stadlau und Wien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft; Jedlesee, Korneuburg, Stockerau und Wien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn). Hiedurch wird der Seehafen-Ausnahmetarif Theil II, Heft III, vom 1. Juli 1892 aufgehoben.

d) Nachtrag I zum Seehafen-Ausnahmetarife Theil II, Heft IV, vom 1. Juli 1892 (Verkehr mit Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen).

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 12. Juni 1893 in Giltigkeit.

Abdrücke sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zu nachstehenden Preisen für das Stück zu erhalten:

a) Nachtrag VII zum Theile II, Heft I, 10 kr. ö. W.
b) Nachtrag I zum Theile II, Heft II, 8 kr. ö. W.
c) Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II, Heft III, 15 kr. ö. W.
d) Nachtrag I zum Seehafen-Ausnahmetarif, Theil II, Heft IV, 5 kr. ö. W.

Wien, am 15. April 1893. [350]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Kohlenverkehr Böhmen—Tirol.

Einführung des Nachtrages I.

Am 1. Juni 1893 gelangt zum Ausnahmetarif vom 1. Juni 1892 für die Beförderung mineralischer Kohlen von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhm. Westbahn etc. nach den in Tirol gelegenen Stationen der Südbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen der Nachtrag I zur Einführung.

Hiedurch werden die im Haupttarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr nach Stationen der Südbahn-Gesellschaft mit Ausnahme jener für Innsbruck und Wörgl ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 15. April 1893. [351]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifes und eines Tarifnachtrages.

Am 1. Mai 1893 treten im Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande in Kraft:

a) IX. Nachtrag zum Theile II, Heft I, des Gütertarifes vom 1. Mai 1887 (Verkehr mit Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-schlesischen Centralbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn [österr. Linie]);

b) Seehafen-Ausnahmetarif Theil II, Heft III (Verkehr mit den Stationen Floridsdorf, Donaufeld und Wien der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Nussdorf, Wien K.E.B., Wien K.F.J.B., Wien (Lagerhaus) und Wien (Praterquai) der k. k. Oesterr. Staatsbahnen; Brünn, Stadlau und Wien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft; Jedlesee, Korneuburg, Stockerau und Wien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn).

Hiedurch wird der Seehafen-Ausnahmetarif Theil II, Heft III, vom 1. April 1892 nebst Nachträgen I und II aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 15. Juni 1893 in Giltigkeit.

Abdrücke sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zu nachstehenden Preisen für das Stück zu erhalten:

a) IX. Nachtrag zum Theil II, Heft I, 9 kr. ö. W.
b) Seehafen-Ausnahmetarif Theil II, Heft III, 6 kr. ö. W.

Wien, am 15. April 1893. [352]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages I zum Local-Gütertarife Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1893 gelangt zum Local-Gütertarife Theil II, Heft 1 und 2, Neuauflage, giltig vom 15. Jänner 1893, je ein Nachtrag I zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Wien, am 13. April 1893. [353]

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Theilweise Aenderung der Schleppbahngebühr für Kohlensendungen vom Wilhelm-Schachte in Dux.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1893 wird die Schleppbahngebühr für Kohlensendungen vom Wilhelm-Schachte bis in die Station Dux in beiden Richtungen Aussig und Komotau, wie folgt, festgesetzt:

a) Im Inlandsverkehre . . . . fl. 1·—
b) im Auslandsverkehre . R.Mk. 1·70, bezw. Frcs. 2·20 pro 10.000 kg.

An den Schachttarifen, sowie an der Schleppbahngebühr im Verkehre mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und darüber über Dux-Ladowitz von 1 fl. 10 kr., bezw. 1 R.-Mk. 90 Pf. pro 10.000 kg ändert sich nichts.

Teplitz, am 14. April 1893. [354]

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Eröffnung neuer Personen-Haltestellen.

Am 1. Mai 1893 gelangen nachfolgend genannte Personen-Haltestellen zur Eröffnung, und zwar:

Zwischen den Stationen „Řewnitz“ und „Karlstein“
Hinter-Třeban (Wächterhaus Nr. 21)

und zwischen den Stationen „Stankau“ und „Blisowa“
Wostratschin (Wächterhaus Nr. 128).

Die Abfahrtszeiten jener Züge, welche bei diesen Haltestellen Aufenthalt nehmen, sind aus dem affichirten allgemeinen Fahrplan-Placate zu ersehen.

Die Ausgabe der Fahrkarten in diesen Haltestellen selbst findet nur in beschränkter Weise statt und sind die Relationen, nach welchen Fahrkarten verabfolgt werden, den aushängenden Fahrpreis-Tabellen zu entnehmen.

In der Richtung nach diesen neuen Personen-Haltestellen erfolgt die Ausgabe von Tour-, dann von Tour- und Retourbillets dagegen ohne Beschränkung.

Für diese Tour- und Retourkarten gelten die im Nachtrage VI resp. VII zum hierseitigen Personentarife enthaltenen Bestimmungen 1—4, resp. 5.

Reisegepäck wird zur Beförderung in und nach diesen Haltestellen nicht aufgenommen.

Prag, am 12. April 1893. [355]

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Anhalten der fahrplanmässigen Personenzüge Nr. 31 und 4 in der Vergnügungszugs-Haltestelle „Zábělá“.

Vom 1. Mai 1893 angefangen wird in der zwischen Chrast und Pilsen bei Wächterhaus Nr. 87 gelegenen Vergnügungszugs-Haltestelle „Zábělá“ der fahrplanmässige Localpersonenzug Nr. 31 und der Personenzug Nr. 4 regelmässig anhalten, um dort Reisende aufzunehmen, bezw. abzusetzen.

Die Abfahrtszeiten dieser Züge in der genannten Haltestelle sind aus dem affichirten allgemeinen Fahrplan-Placate zu ersehen.

Die Ausgabe der Fahrkarten nach und in dieser Haltestelle findet nur in beschränkter Weise statt und sind die Fahrpreise den aushängenden Fahrpreis-Tabellen zu entnehmen.

Reisegepäck wird zur Beförderung in und nach dieser Haltestelle nicht aufgenommen.

Prag, am 12. April 1893. [356]

Oberschlesisch-Oesterreichisch-, bezw. Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien.

Nachträge III.

Mit 1. Mai d. J. tritt je ein Nachtrag III zu den ab 1. August 1892 giltigen Ausnahmetarifen für den obbezeichneten Kohlenverkehre in Wirksamkeit.

Durch diese Nachträge werden die Frachtsätze des bezüglichen Haupttarifes, im Verkehre nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Eisenbahn, der Station Wiener-Neustadt, der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, bezw. nach Stationen der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, den 13. April 1893. [357]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Beförderung von Kohle etc. ab Segen Gottes nach Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und Sopron Südbahn.

Ausnahmetarif.

Am 1. Mai 1893 tritt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarif in Wirksamkeit und wird der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1892 aufgehoben.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 14. April 1893. [358]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr für Westösterreich.

Einführnng eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1893 gelangt ein neuer Elbeumschlagstarif für Westösterreich zur Einführung, welcher gegenüber den seitherigen Frachtsätzen sowohl Frachtermässigungen, als auch Frachtenerhöhungen enthalten wird.

Durch den vorgenannten Tarif gelangt der seitherige Elbeumschlagstarif für Westösterreich dto. 1. October 1891 gleichzeitig zur Aufhebung.

Der neue Tarif ist ab 15. Mai 1893 bei der Direction der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn in Wien zum Preise von 50 kr. = 1 Mark zu beziehen und ertheilt das commercielle Bureau der vorgenannten Verwaltung Auskunft über die eintretenden Erhöhungen.

Wien, am 11. April 1893. [359]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland.

Einführung neuer Nachträge.

Mit 1. Juni 1893 tritt der Nachtag VI zum Tarife Südwestrussland-Laube vom 15. August 1886, sowie der Nachtrag V zum Tarife Sudwestrussland-Dresden-Elbquai vom 15. August 1886 in Kraft.

Durch diese Nachträge werden für Getreide für Provenienzen von bestimmten russischen Stationen erhöhte Frachtsätze eingeführt; ferner werden von der Beförderung zu den Frachtsätzen der rubricirten Tarife ausgeschlossen Sendungen von Radziwilow loco und Woloczysk loco, sowie jene, die per Achse aus Russland in Brody und Podwoloczyska einlangen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direction unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 11. April 1893. [360]

Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes für Borstenviehtransporte etc.

Mit 1. Mai 1893 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Borstenvieh als Frachtgut nach Sopron, Steinfeld und Hetzendorf zur Einführung.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes können bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandstationen käuflich zum Preise von 80 Heller = 40 kr. ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 15. April 1893. [361]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes für Flachs, Hanf, sowie Flachs- und Hanfheede (Werg).

An Stelle des mit 1. April a. St., 13. April n. St. 1893 ausser Wirksamkeit getretenen Russisch-Oesterr. Flachs-Tarifes vom 20. December a. St. 1888, 1. Jänner n. St. 1889 tritt mit 19. April a. St.. 1. Mai n. St. 1893 ein neuer Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Flachs,

Hanf, sowie Flachs- und Hanfheede (Werg) im Verkehre von russischen Stationen nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen, der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Nordwestbahn und südnorddeutschen Verbindungsbahn und der k. k. priv. mährisch-schlesischen Centralbahn via Granica in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen bezw. Stationen und bei der Station Wien-Südbahnhof zum Preise von 30 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. April 1893. [362]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Einführung der Nachträge II zum Theil II, Heft 1 und 2.

Mit 1. Mai 1893 treten zu dem vom 15. Jänner 1892 giltigen Tarif, Theil II, Heft 1 und 2, Nachträge II in Kraft.

Der Nachtrag II zum Heft 1 enthält:

1. Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen. Zu A. Betriebs-Reglement."
2. Neue Sätze des Ausnahmetarifes 13.
3. Aufhebung von Frachtsätzen.

Der Nachtrag II zum Heft 2 enthält:

1. Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen. Zu A. Betriebs-Reglement."
2. Neuer Ausnahmetarif 10.
3. Aufhebung von Frachtsätzen.

Durch diese Nachträge wird die Giltigkeit der Frachtsätze für Stationen der Südbahn und Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn, welche laut Kundmachung im Verordnungsblatte Nr. 33, vom 21. l. J., unter Position 282 mit 30. April 1893 ausser Kraft treten sollten, bis zum 31. Mai prolongirt.

Einzelne Exemplare der Nachträge können durch die Verkaufsstellen des Haupttarifes kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 12. April 1893. [363]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr.

Ermässigte Frachtsätze.

Am 20. April d. J. treten für die Beförderung von Stückgütern in Wagenladungen folgende ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 in Kraft.

	Ausnahmetarif 1 a	Ausnahmetarif 1 b	
Reichenberg-Bodenbach	0·86	0 79	Mark für 100 Kilogr.
Reichenberg-Tetschen	0·84	0·77	

Dresden, am 11. April 1893. [364]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sonstige Nachrichten.

Oesterreichisch - Ungarisch - Russischer Verband. (Genaue Angabe der Adresse des Empfängers.) Die russischen Zeitungen enthalten eine Publication, in welcher unter Bezugnahme auf den Artikel 6 des internationalen Uebereinkommens, Absatz 1, Punkt c), auf die Nothwendigkeit einer genauen Angabe der Adresse des Empfängers hingewiesen wird, da durch das Fehlen derselben Unzukömmlichkeiten entstehen könnten. Nachdem einzelne russische Bahnen ihre Stationen angewiesen haben, die Versender stets aufmerksam zu machen, dass bei Ungenauigkeit der Frachtbrief-Adresse die Güter bahnlagernd gestellt werden, und zu erwarten steht, dass analog auch für den Fall unpräciser Angabe der Adresse russischer Empfänger die Waaren gleich unanbringlichen Gütern auf den Bestimmungsbahnhöfen zurückgehalten werden könnten, wird es sich für die österr.-ungar. Versender empfehlen, dieser Angelegenheit ihr besonderes Augenmerk zuzuwenden.

Deutscher Levante-Verkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 15. April tritt unter Aufhebung des Tarifs vom 1. April 1891 ein neuer Tarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher im wesentlichen die bisherigen Beförderungsbestimmungen und Frachtsätze enthält.

Die eingetretenen Aenderungen, darunter solche der Güterclassification, sind meist mit Frachtermässigungen verbunden. Soweit Frachterhöhungen eintreten, kommen dieselben erst vom 1. Juni ab zur Anwendung.

Neu aufgenommen in den Tarif sind Stationen der dem Verbande beigetretenen Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie eine Anzahl von Stationen der bisher bereits dem Verbande angehörigen Verwaltungen.

Der Tarif kann zu dem Preise von 0·50 Mk. das Stück durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie durch die Deutsche Levantelinie in Hamburg bezogen werden. Die für den Verkehr vorgeschriebenen neuen Frachtbriefformulare sind bei den Güterabfertigungsstellen erhältlich. Die alten Formulare können aufgebraucht werden.

Süddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II, vom 1. September 1890. (Verwendung von Frachtbrief-Formularen.) Ueber die Verwendung von Frachtbriefformularen im oben bezeichneten Verkehre wird mit sofortiger Wirksamkeit Nachstehendes bekannt gegeben:

1. An Stelle des in den Anlagen B 1 und B 2 zum Tarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern vom 1. September 1890 vorgeschriebenen Formulars für den Verkehr nach Rumänien ist ausschliesslich das im internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vorgeschriebene Formular zu verwenden.
2. Die Anwendung des in den Anlagen B 3 und B 4 enthaltenen Formulars ist ausschliesslich auf den Verkehr nach Sibirien beschränkt.
3. Für den Verkehr nach Bulgarien sind Frachtbriefformulare mit Deutschem und Bulgarischem Vordruck, für den Verkehr nach der Türkei solche mit deutschem und französischem Vordruck zu verwenden.

Die Formulare sind von den Verbandsstationen zu beziehen.

Der Preis für die unter Nr. 3 bezeichneten Formulare beträgt 2 Pfg. für 1 Stück und 1 Mk. 50 Pfg. für 100 Stück.

Deutsch-Russischer Flachs- und Hanfverkehr. (Neuer Tarif.) Mit Giltigkeit vom 1./13. April alten/neuen Stils 1893 ist an Stelle der bisherigen, seit dem 20. October/1. November alten/neuen Stils 1888 im Deutsch-Russischen Eisenbahnverband bestehenden Ausnahmetarife 2 A, 2 B und 3, sowie an Stelle des seit dem 3./15. October 1885 bestehenden II. Nachtrags zum Gütertarif, Theil I, des Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahnverbandes, ein neuer Ausnahmetarif 2 für Flachs und Hanf, gepresst und ungepresst, Flachs, gehechelt, Hanfgarn (Seiler- oder Cabelgarn), Flachs- und Hanfheede, gepresst und ungepresst, Flachsschäben, Werg, Acheln und Abfall beim Hecheln von Flachs und Hanf im Verkehr von russischen Stationen nach deutschen und niederländischen Stationen eingeführt worden. Derselbe enthält gegen die bisherigen Flachs- und Hanftarife theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
893	Buschtěhrader Eisenbahn		Complete Fördermaschine sammt Förderschalen, Blechesse, eiserner Förderthurm	Prag (Bubna) transit (für Sendungen von Lieben)	Falkenau a. d. Eger	Bei Erfüllung der im Ausnahmetarife XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II, der Buschtěhrader Eisenbahn vorgeschriebenen Bedingungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	Verschieden	Verschieden	Laut des nebenstehend angeführten Ausnahmetarifes XVIII	Im Rückvergütungswege	Nach Massgabe des nebenstehend angeführten Ausnahmetarifes XVIII	Die Sendungen müssen für eine neue bei Zwodan gelegene Tiefbauanlage der Reichenauer Kohlengewerkschaft in Falkenau a. d. Eger bestimmt sein
			Drei vollständige Dampfkessel sammt Armaturen und Speisepumpen, Wasserhebemaschinen	Saaz (B.E.B.) transit (für Sendungen von Schlan)										
894	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Sand in vollen Wagenladungen	Graz	Deutsch-Landsberg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief. Diese Sendungen müssen an das Bürgermeisteramt in Deutsch-Landsberg adressirt und zur Beschotterung der Gemeindewege des Marktes Deutsch-Landsberg bestimmt sein. Das Abladen der Sendungen hat durch die Organe des Bürgermeisteramtes in Deutsch-Landsberg veranlasst zu werden	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1893	Localtarif der Graz-Köflacher Eisenbahn	19·9 kr. ö. W. N. incl. Mgb.	9·4 kr. ö. W. N., incl. aller Nebengebühren	10·5 kr. ö. W. N.	Im Kartirungswege		
895	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Ausrüstungsgegenstände	Sämmtlichen mindestens 40 km von Monfalcone entfernten cisleithanischen Südbahn-Stationen	Monfalcone	Die Sendungen müssen zum Baue und zur Ausrüstung der Localbahn Monfalcone—Ronchi—Cervignano bestimmt und an die Bauunternehmung dieser Bahn adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil I	Variabel	Variabel	50 pCt. Nachlass vom Normaltarif mit einem Minimal-Einheitssatze von 0·26 Heller pro km und 100 kg bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, resp. 0·32 Heller pro 100 kg und 1 km bei Stückgutsendungen	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
986	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz, sowie Stamm- und Stangenholz (auch gespalten und gerissen), Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis zu 2·5 m lang, Stock- (Wurzel-), Stuck- (Stubben-) Holz, Reiserholz, Holzwellen, Faschinen- und Anfenerholz (mit Harz getränkte Holzstöckeln), ferner Besenreisig	Kund	Peri transit	Specielle Bestimmungen des Ausnahmetarifes Nr. 3 der österr.-ungar.-italienischen Gütertarife vom 1. October 1887. Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, soferne nicht früher Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Oesterr.-Ungar.-Italienischer Gütertarif, giltig vom 1. October 1887	Variabel	Francs pro Tonne gleich 1000 kg 9·20	Variabel	Im Kartirungswege		
			Holz, europäisches, rohes und roh vorgearbeitetes, als: Bau-, Nutz- und Werkholz, d. i. behauene oder gezimmerte Stämme, dann Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, ferner Fassdauben, Fussböden und Kistenbretter, weiche, in Bündeln, Friese (gehobelte und genuthete Bretter) und Schwellen			Für drei aneinander gekuppelte Wagen von je 10000 kg Ladegewicht				308·10				
						Für zwei aneinander gekuppelte Wagen von je 10000 kg Ladegewicht				243·0				
						Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen				per 1000 kg gleich 1 Tonne 12·20				

987 — Südbahn-Gesellschaft

Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche beim Baue und zur Einrichtung einer Bierbrauerei- und Malzfabrik in Kanizsa Verwendung finden, gelangt vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893 der Ausnahmetarif XVII des vom 1. April 1893 giltigen Tarifes Theil I zur Anwendung.

988 — Südbahn-Gesellschaft

Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche zu Reconstructionsarbeiten und Erweiterung eines Mühlenetabliesements in Agram Verwendung finden, gelangt vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893 der Ausnahmetarif XVII des vom 1. April 1893 giltigen Tarifes Theil I zur Anwendung.

989 — Südbahn-Gesellschaft

Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche beim Bau und zur Einrichtung einer Spiritusraffinerie in Marhof, Station Zápresic Verwendung finden, gelangt vom dritten Tage nach erfolgter Publication bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893 der Ausnahmetarif XVII des vom 1. April 1893 giltigen Tarifes Theil I zur Anwendung.

990 — Südbahn-Gesellschaft

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 130 vom 12. November 1892, sub Post 1781, veröffentlichte Frachtermässigung für den Hotelbau in Toblach ist unter den gleichen Bedingungen vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung für den Hotelbau in Schluderbach, Eisenbahnstation Toblach, giltig.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
901	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Kalk, gebrannten, dann Düngemittel der Posit. D 15 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893, bei Zahlung der Fracht für mindest. das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Troppau	Bennisch	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	15·9 kr.	11·0 kr.	4·9 kr.	Im Kartirungswege		
			2. Kohlen, mineralische, bei Zahlung der Fracht für mindest. das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Troppau	Bennisch				15·9 kr.	12·4 kr.	3·5 kr.			
			3. Mahlproducte u. Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, bei Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Troppau	Bennisch				15·9 kr.	14·0 kr.	1·9 kr.			
			4. Getreide, Malz und Kartoffeln, bei Zahlung der Fracht für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bennisch	Troppau				15·9 kr.	14·0 kr.	1·9 kr.			
			5. Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Bier, Kaffee, Zucker, Petroleum, Reis, dann Eisen und Stahl, sowie Eisen- und Stahlwaaren aller Art der Positionen E 6 und E 7 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I vom 1. Jänner 1893 bei Auflieferung in jeder Menge	Troppau	Bennisch				Verschieden	15·9 kr.	Verschieden			
			6. Sand, bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Mladetzko					kr. 10·7	kr. 8·9	kr. 1·8			
				Schönstein					8·7	6·9	1·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
902	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holzkohle der Position 9, sub B III g β des Tarif-Theiles I	Auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen		Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1893	Theil II — Heft 1, Neuauflage, giltig vom 15. Januar 1893	*)	Taxen des Ausnahmetarifes II		Im Kartirungswege		*) Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens
903	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes 6 a des Tarifes für den Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband	a) Gewitsch-Jaroměřitz b) Konitz oder nach	oder von Dresden-Altstadt Dresden-Friedrichstadt Dresden-Neustadt (Leipz. Bhf.) Dresden-Neustadt (Schles. Bhf.) Sohland	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief und Aufgabe mit directen Frachtbriefen im Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	Pfge. a) b) 127 129 129 131 130 132 130 132 125 127	Verschieden	Im Kartirungswege		
904	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Roheisen	Dombran	Bosna-Bród	Frachtzahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1893	Oesterr.-Ungar.-Bosnischer Verband		108·9 kr.		Im Kartirungswege		
905	K.O.E.	Königl. ungar. Staatsbahnen	Erze aller Art	B.-Brod	Dombran	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 30 ex 1893, sub Post 491, verlautbarte Frachtsatz von 85 kr. pro 100 kg wird hiemit auf 84 kr. pro 100 kg richtig gestellt.								
906	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Kalk (gebrannt)	Märzdorf k.k.St.B.	Zwittau Greifendorf Brüsau-Brünnlitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine	kr. 24·7 26·4 28·6		Im Kartirungswege		
907	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Güter des Specialtarifes 1	Budapest -dunaparti-teherpályaudvar -fővámház -fővárosi közraktárak -Jozsefváros -Lipótváros -nyugoti-pályandvár oder vice versa	Rausdorf Siebenbrunn-Leopoldsdorf Schönfeld-Lassee	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen für den Specialtarif 1	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine	49·0 kr.		Im Kartirungswege		
908	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Roheisen	Klein-Schwechat via Götzendorf—Bruck a/L.	Diósgyőr	Aufgabe in vollen Wagenladungen. bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife		51·0 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
909	Südbahn-Gesellschaft	Barcs-Pakracer Eisenbahn	Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, dann Schwellen, Fassdauben, Parquetten und Friesen	Pakrac-Lipik	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Anflieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis Ende December 1893	Localtarife	Verschieden	169 Heller incl. ung. Steuer	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
910	Südbahn-Gesellschaft		Schwefelkies	Triest S.B. und Fiume	Liesing	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller 150	146	4	Im Kartirungswege		
911	Böhm. Nordbahn		der Classe I / " II / " A	Zwickau i. B.	Rumburg	Unter Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	32 kr. / 27 " / 25·1 "	22 kr.	10 kr. / 5 " / 3·1 "	Im Kartirungswege		
912	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Seife, gemeine, nicht parfumirte Oel-, Fett- und feste Seife, verpackt	Schreckenstein	Wien { Oe.N.W.B. / St.E.G. / K.F.N.B.	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der übrigen für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif der österr. Nordwestbahn, bezw. österr. Eisenbahn-Verband		Classe A		Im Kartirungswege		

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 39 vom 6. April 1893, Position 840, ist der in der Rubrik: „Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht, Bezeichnung" enthaltene Text wie folgt abzuändern: „Bei Bodenbach resp. Tetschen Theil II, Heft 2 des Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischen Gemeinschafts-Verkehres, ab Bodenbach resp. Tetschen Localtarif, bezw. Localtarife der betheiligten Bahnen überhaupt."

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 45. Wien, 20. April 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 17. December 1892*), wirksam für das Königreich Böhmen, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung.

Mit Zustimmung des Landtages Meines Königreiches Böhmen finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die Ausführung von Eisenbahnen niederer Ordnung (Localbahnen, Vicinalbahnen, Dampftramways), deren Nothwendigkeit vom Standpunkte des allgemeinen Landesinteresses ausser Zweifel steht, kann vom Lande durch Garantirung der Verzinsung und der Tilgung der für die betreffende Bahnunternehmung auszugebenden Prioritäts-Obligationen (Eisenbahn-Schuldverschreibungen), durch Gewährung eines Darlehens, durch Uebernahme von Prioritäts- oder Stammactien oder endlich durch die in der Verwaltung des Landes zu bewirkende Durchführung des Baues gefördert werden.

§ 2.

Wenn Seitens der Interessenten und des Staates oder Seitens eines von beiden Theilen allein:

1. Beiträge zu dem durch den Landesausschuss richtig gestellten Bauaufwande, die Kosten der Ausrüstung eingerechnet, in der Höhe von wenigstens fünfundzwanzig Procent à fond perdu, oder gegen Ueberlassung von Stammactien des Unternehmens, welche zum vollen Nennwerthe zu übernehmen sind, zugesichert wurden, oder
2. auf Concessionsdauer die Verpflichtung übernommen wird, für den Fall, als die jährlichen Betriebsüberschüsse der in Frage kommenden Bahn zur Bedeckung des Erfordernisses für die Verzinsung, sowie für die Tilgung des Anlagecapitals innerhalb 90 Jahren nicht ausreichen sollten, Zuschüsse bis zu mindestens drei Achtel ($^3/_8$) dieses jährlichen Gesammterfordernisses zu leisten,

so hat das Land durch Garantirung eines bestimmten, vier Procent nicht übersteigenden Zinsertrages und der Tilgung der zu diesem Zwecke auszugebenden und bücherlich sicherzustellenden, innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbaren Prioritäts-Obligationen (Eisenbahn-Schuldverschreibungen), deren Gesammtsumme siebzig Procent des Bauaufwandes nicht zu überschreiten hat,

oder durch Gewährung eines verzinslichen, bücherlich sicherzustellenden, innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbaren Darlehens in der Höhe von höchstens siebzig Procent des Bauaufwandes an der Erbauung und Ausrüstung der Bahn theilzunehmen.

Nach Beschaffenheit der localen Verhältnisse kann das Land sich daran ausserdem durch Garantirung eines bestimmten, vier Procent nicht übersteigenden Zinsertrages von den zur Ergänzung des Bauaufwandes auszugebenden Prioritätsactien oder durch Uebernahme von Prioritäts- oder Stammactien in vollem Nennwerthe betheiligen.

§ 3.

Die Ausführung der im § 1 bezeichneten Bahnen kann auch auf Grund einer vom Landesausschusse zu erwerbenden Bau- und Betriebsconcession oder in Durchführung einer von dritten Personen erworbenen Concession in Gemässheit der für die Concessionirung, den Bau und Betrieb von Localbahnen geltenden gesetzlichen Vorschriften nach den Bestimmungen dieses Gesetzes durch das Land erfolgen.

---

*) Enthalten in dem am 19. Jänner 1893 ausgegebenen IV. Stücke des L.-G.-Bl. für das Königreich Böhmen unter Nr. 8.

§ 4.

Der Landtag kann die Durchführung des Baues einer Eisenbahn durch den Landesausschuss beschliessen, wenn nach den besonderen Verhältnissen die Durchführung des Baues in der Verwaltung des Landes sich als zweckentsprechend darstellt.

Unter der gleichen Voraussetzung kann auch ein von anderen Unternehmern nach den Bestimmungen dieses Gesetzes in Angriff genommener Bahnbau mit Genehmigung der Regierung durch den Landesausschuss zur weiteren Durchführung auf Kosten der Unternehmung nach Massgabe der mit der letzteren und den sonstigen Interessenten abgeschlossenen Verträge übernommen werden.

§ 5.

Für jene Bahnen, deren Baucapital zum Theile durch Uebernahme von Stammactien Seitens der Interessenten zugesichert erscheint, sind besondere Actiengesellschaften zu bilden, deren Agenden, falls dieselben nicht von der betriebsführenden Eisenbahnverwaltung übernommen werden, vom Landesausschusse auf Kosten der Actiengesellschaft zu besorgen sind. In den Gesellschaftsstatuten ist dafür vorzusorgen, dass die Functionen des Vorstandes dieser Gesellschaften als Ehrenämter unentgeltlich versehen werden. Der Vorstand besteht aus höchstens 10 Mitgliedern, von denen zwei durch den Landesausschuss zu nominiren sind.

§ 6.

Bei Durchführung des Baues einer Eisenbahn durch das Land können zur Aufbringung des Aufwandes unter Beobachtung der gesetzlichen Vorschriften und mit besonderer staatlicher Genehmigung mit höchstens 4 pCt. verzinsliche, innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbare und ob der für die betreffende Bahn eröffneten Eisenbahn-Buch-Einlage sichergestellte Eisenbahn-Schuldverschreibungen ausgegeben werden.

§ 7.

Die auf Grund dieses Gesetzes zu emittirenden Prioritätsactien haben den Anspruch auf eine vierprocentige Vorrangsdividende vor den Stammactien. Insoferne Prioritäts- oder Stammactien in Folge der gesetzlichen Bestimmungen in den Besitz des Landes gelangt sind, sind sie vor Ablauf eines Jahres von der Betriebseröffnung der betreffenden Linie an nicht zu veräussern.

§ 8.

Der Bau der in Gemässheit der §§ 3 und 4 vom Lande herzustellenden Bahnen ist, unbeschadet der gesetzlichen Ingerenz der Staatsverwaltung, in einer den Interessen des Landes entsprechenden Weise, und zwar thunlichst im Offertwege, durch den Landesausschuss zu vergeben.

Auch bei den auf Grund des § 3 hergestellten Bahnen erfolgt die unmittelbare Ueberwachung des Baues und Betriebes, unbeschadet des dem Staate gesetz- und concessionsmässig oder in Folge besonderen Vorbehaltes zustehenden Aufsichtsrechtes, durch den Landesausschuss. Insbesondere bedarf die Vergebung der Bauarbeiten und die Uebertragung von Lieferungen der Genehmigung des Landesausschusses.

Der Betrieb solcher Bahnen ist in der Regel auf Grund von durch den Landesausschuss oder mit dessen Genehmigung abzuschliessenden Betriebsverträgen der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung oder der Verwaltung der anschliessenden Hauptbahn gegen Vergütung der eventuell pauschalmässig festzusetzenden Betriebskosten zu übertragen, bei dem Abgange einer diesfälligen Vereinbarung aber, unbeschadet des gesetz- und concessionsmässigen Einlösungs- und Heimfallsrechtes des Staates, für Rechnung der Bahngesellschaft oder des Landes in dessen Regie zu führen.

§ 9.

Für jede auf Grund dieses Gesetzes hergestellte Bahn ist eine besondere Betriebsrechnung zu führen, und zwar auch dann, wenn für dieselbe keine selbstständige Actiengesellschaft gebildet wird.

Haben sich bei der Führung eines Bahnbaues durch das Land die Localinteressenten zu besonderen Leistungen verpflichtet, so sind die rechnungsmässig ermittelten Zuschussbeträge von den Verpflichteten vorbehaltlich der nachträglichen Austragungen etwa bei der Prüfung der Rechnung durch die Staatsverwaltung innerhalb der ersten Hälfte des der Rechnungsperiode folgenden Jahres an die Landescassa in Prag einzuzahlen.

Sollten Interessenten mit ihren Leistungen im Rückstande bleiben, so ist der Landesausschuss berechtigt, wegen Einbringung derselben hinsichtlich der Bezirke oder Gemeinden im Sinne des Landesgesetzes vom 19. September 1883, L.-G.-Bl. Nr. 51, bezw. gegen sonstige Interessenten im Wege der politischen Execution vorzugehen.

Die Bestimmungen über die Vertheilung, bezw. Verwendung des eine fünfprocentige Dividende der Actien überschreitenden Jahreserträgnisses der auf Grund dieses Gesetzes errichteten Actiengesellschaften, sowie über die Rückzahlung der geleisteten Garantievorschüsse aus den Ertragsüberschüssen sind von Fall zu Fall nach Massgabe der mit den Interessenten oder der Staatsverwaltung getroffenen Vereinbarungen festzustellen.

§ 10.

Das Jahreserforderniss für die auf Grund dieses Gesetzes durch das Land übernommenen Verpflichtungen ist mit der entsprechenden Bedeckung durch den Landesvoranschlag anzusprechen und die ordnungsmässige Verwendung der bewilligten Mittel im Landesrechnungsabschlusse auszuweisen. Die ausserordentlichen Einnahmen (für Veräusserung von Landesbahnen, von Actien und dergleichen) sind in erster Reihe für Tilgung der diesfalls aufgenommenen Anlehen zu verwenden.

§ 11.

Dem Landtage bleibt vorbehalten die Beschlussfassung und Entscheidung:

1. über den Bau von Bahnen, welche auf Grund dieses Gesetzes hergestellt werden sollen,
2. über die Veräusserung oder Verpachtung der auf Grund dieses Gesetzes hergestellten Bahnen,
3. über die Art der Geldbeschaffung für die durch das Land zu bauenden Bahnen und
4. über Art und Höhe der einzelnen Bauunternehmungen aus Landesmitteln zu gewährenden Beiträge.

§ 12.

Dem Landesausschusse obliegt im Allgemeinen die Vorbereitung und Antragstellung hinsichtlich der nach § 11 der Beschlussfassung und Entscheidung des Landtages vorbehaltenen Angelegenheiten, sowie die Durchführung der diesfalls vom Landtage gefassten Beschlüsse, insbesondere die Prüfung der vorgelegten Projecte und die Vorerhebungen und Verhandlungen zum Zwecke der Sicherstellung des Baues von Eisenbahnen auf Grund dieses Gesetzes, der Abschluss von diesfälligen Präliminarverträgen mit den Interessenten, Unternehmern und Eisenbahn-Verwaltungen, sowie der erforderlichen Vereinbarungen mit der Staatsverwaltung; die Erwerbung der definitiven Concession für vom Landtage beschlossene neue Bahnbauten, der Abschluss der Bau- und Lieferungsverträge für die durch das Land zu bauenden Bahnen, der Abschluss von Betriebsverträgen, die Ueberwachung des Baues und Betriebes der Bahnen, die Ueberprüfung der Betriebs- und Ertragsrechnungen, die Besorgung der Agenden der betreffenden Actiengesellschaften, sowie die Durchführung der in Gemässheit dieses Gesetzes und der Beschlüsse des Landtages nothwendigen finanziellen Transactionen.

Dem Landesausschusse obliegt schliesslich über Ansuchen der Interessenten die Ausarbeitung von Projecten und Ertragsberechnungen von Bahnen niederer Ordnung gegen Ersatz der Selbstkosten.

§ 13.

Mit der Durchführung dieses Gesetzes werden Meine Minister des Innern, der Finanzen und des Handels betraut.

Wien, am 17. December 1892.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. p. **Steinbach** m. p.

Entscheidung des königl. ungarischen Ministerrathes.

Die Untersuchung und eventuelle Bestrafung der Verletzung des § 96 der Eisenbahn-Betriebsordnung gehört zur Competenz der Gerichte und nicht der politischen Behörden.

Nach dem ungarischen Gesetze werden Competenz-Streitigkeiten zwischen Gerichts- und politischen Behörden vom Ministerrathe entschieden.

In einem Falle des unbefugten Betretens der Bahn durch ein Individuum wurde dasselbe sowohl vom königl. Bezirksgerichte, als vom Oberstuhlrichter des betreffenden Sprengels in Untersuchung gezogen.

In diesem Conflicte hat sich der königl. ungarische Ministerrath für die Competenz des Bezirksgerichtes ausgesprochen und dies wie folgt begründet: Den vorliegenden Acten zufolge hat der in Untersuchung Gezogene ungeachtet der Verwahrung des Bahnwächters die fragliche Eisenbahnbrücke betreten. Gemäss der G.-A. XVI vom Jahre 1867, XX v. J. 1878 und XXIV v. J. 1887 wurde die österr. Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 in ihrer Wirksamkeit belassen; gemäss § 96 dieser Verordnung ist das Betreten der Bahn Seitens der nicht zum Dienst- oder Arbeitspersonale derselben gehörigen Personen ohne Erlaubniss hiezu verboten. Der Betreffende hat somit eine Uebertretung begangen, wegen welcher er im Sinne des § 111 des die Uebertretungen betreffenden Gesetzartikels zur Verantwortung gezogen werden muss; seine Handlung stellt sish nämlich nicht als eine von keinen gefährlichen Folgen begleitete und daher von der politischen Behörde zu ahndende Verletzung des Bahnkörpers oder der dazu gehörigen Anlagen, sondern als eine Verletzung der Anordnungen dar, welche zum Schutze des Lebens und der Gesundheit erlassen wurden; endlich ist gemäss §§ 40 und 41 des G.-A. XXXVII vom Jahre 1880 das Gericht zum Einschreiten gegen solche Uebertretungen competent.

(Entscheidung vom 27. December 1892, Z. 27.029/J.-M.)

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Das Reisen auf einer Eisenbahn ohne Fahrkarte bildet keine strafbare Handlung.

Ein Reisender stieg in den von Tótmegyer nach Neutra abgehenden Zug und zeigte dem Conducteur eine nach der Zwischenstation Surány lautende Fahrkarte, welche von diesem auch perforirt wurde. Als der Reisende in Surány nicht ausstieg, verweigerte er, und zwar auch in Neutra, die Nachzahlung unter dem Vorgeben, die Fahrkarte bis dahin gelöst, dieselbe aber verloren zu haben. Nach vielem Suchen fand sich endlich eine Fahrkarte Tótmegyer—Surány vor, welche vom Conducteur als die richtige anerkannt wurde.

Die Anzeige wegen Uebertretung des Betruges gegen den Reisenden wurde von allen drei Instanzen zurückgewiesen. — Der kgl. Gerichtshof in Neutra erkannte in dieser Handlungsweise kein strafbares Moment.

Die kgl. Tafel in Pressburg berief sich auf das Betriebsreglement, welchem gemäss in einem solchen Falle nur eine Nachzahlung gefordert, evenluell im Rechtswege verlangt werden kann.

Die kgl. Curie endlich begründete das Urtheil vom 10. März 1893, Z. 10.680 ex 1892, damit, dass die Lüge des Reisenden, durch welche er den Conducteur täuschen wollte, keine listige Irreführung, daher auch keinen Betrug bilden könne. Die Weigerung des Reisenden, die Nachzahlung zu leisten, sei auch nicht strafbar, denn die verweigerte Befriedigung einer, wenn auch rechtmässigen Forderung verstosse nicht gegen das Strafgesetz und kann hierüber nur vom Civilrichter entschieden werden.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von der Haltestelle Chrasterhof der k. k. priv. Böhm. Nordbahn über Všelis nach Mšeno. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 8. April die Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des von der k. k. priv.

Oesterr. Länderbank in Wien vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Chrasterhof der Böhm. Nordbahn über Vsělis nach Mšeno im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung, bei welcher auch in Erwägung gezogen werden wird, ob die Errichtung blos einer Zwischenstation „Vsělis" ausreicht, um die Verkehrsbedürfnisse der von der Bahn durchzogenen Gegend ganz zu befriedigen, einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 12.892.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Schrambach—Kernhof: Verbindung der in Innerfahrafeld und Weissenbachamt gelegenen Gewerkschaften der St. Egydier Eisen- und Stahlindustrie-Gesellschaft mit Industriegeleisen und Herstellung einer Huntebahn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Verbindung der in den Katastralgemeinden Innerfahrafeld und Weissenbachamt gelegenen Gewerkschaften der St. Egydier Eisen- und Stahlindustrie-Gesellschaft mit der im Baue befindlichen k. k. Staatsbahnlinie Schrambach—Kernhof mit Industriegeleisen und für die Herstellung einer Huntebahn für den 25. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 7053.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Verlängerung des Ladegeleises beim Albertschachte in der Station Schönfeld.) Mit Rücksicht auf die Zunahme der Förderung wird das Ladegeleise beim Albertschachte in der Station Schönfeld verlängert. [3. April, Z. 12.592.]

— (Brückenwaage-Aufstellung in Dux.) An der Laderampe des „Vertrau auf Gott"-Schachtes in Dux wird für Zwecke der Verwaltung dieses Braunkohlenwerkes eine Brückenwaage errichtet. [1. April, Z. 13.038.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Schreibstubevergrösserung im Kohlenschuppen in Carlsbad.) In der Station Carlsbad wird die Schreibstube in dem der Firma Wladimir Vondraček & Co. gehörigen Kohlenschuppen vergrössert. [3. April, Z. 17.183.]

— (Stumpfgeleise in Prag-Bubna.) Das Project zur Anlage eines Stumpfgeleises in der Station Prag-Bubna wurde zur Ausführung genehmigt. [1. April, Z. 11.006.]

Böhmische Nordbahn. (Linie Bensen—Böhm.-Leipa: Tunneleinwölbung.) Auf Grund des genehmigten Projectes für die Ausmauerung des Scharfensteintunnels wird eine weitere Einwölbung in der Länge von 25 m vorgenommen. [29. März, Z. 16.247.]

— (Linie Prag—Georgswalde—Ebersbach: Verladegeleise am Bahnhofe in Kuttenthal.) Am Bahnhofe in Kuttenthal wird für Zwecke des Johann Proft ein Verladegeleise hergestellt. [31. März, Z. 16.553.]

— (Linie Bodenbach—Warnsdorf: Erweiterung des Depotplatzes in der Station Falkenau.) In der Station Falkenau wird der Depotplatz aus Verkehrsrücksichten erweitert. [31. März, Z. 16.697.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Einstellung des Betriebes auf der Flügelbahn Rakonitz-Lubna.) Auf der Flügelbahn Rakonitz-Lubna wird mit Rücksicht auf den Umstand, dass die derzeitigen Eigenthümer des Steinkohlenbergwerkes Lubna auf die Benützung dieser Zweigbahn nicht mehr reflectiren und mit der Abtragung des Oberbaues dieser Zweigbahn einverstanden sind, der Betrieb eingestellt. [23. März, Z. 6265.]

Böhmische Westbahn. (Sommerfahrplan.) Vom 1. Mai an tritt auf der Böhm. Westbahn ein theilweise geänderter Fahrplan in Kraft. Der gegenwärtig um 11 Uhr 10 Min. Vormittags von Prag-Westbhf. abgehende Schnellzug Nr. 1 wird ab 1. Mai um 11 U. 20 Min. Vorm. abgehen und erhält in Pilsen wieder directen Anschluss an den Schnellzug der k. k. Oesterr. Staatsbahnen nach Marienbad (Ankunft 3 U. 6 Min. Nachm.), Eger Ankunft 3 U. 47 Min. Nachm.) und in Eger weiter Anschluss nach Franzensbad (Ankunft 4 U. 13 Min. Nachm.). Die an diesen Schnellzug in Furth i/W. bereits jetzt bestehenden sehr günstigen directen Anschlüsse an die Schnellzüge der kgl. Bayer. Staatsbahnen nach Nürnberg (Ankunft 7 U. 3 Min. Nachm.), München (Ankunft 8 U. 38 Miu. Abends), Innsbruck (Ankunft 12 U. 55 Min. Nachts), Meran (Ankunft 8 U. 19 Min. Vorm.) und Rom (Ankunft 12 U. 5 Min. Nachts), sowie nach der Schweiz bleiben unverändert. In umgekehrter Richtung erfolgt die Abfahrt von Rom um 11 U. Nachts, von Meran um 8 U. 3 Min. Abends, von München um 8 U. 17 Min. Vorm., von Nürnberg um 9 U. 43 Min. Vorm., von Franzenzbad um 12 U. 45 Min. Nachm., von Eger um 1 U. 5 Min. Nachm. und von Marienbad um 1 U. 48 Min. Nachm. zum Anschluss an den von Furth um 1 U. 30 Min. Nachm. und von Pilsen um 3 U. 20 Min. Nachm. abgehenden und in Prag um 5 U. 29 Min. Nachm. eintreffenden Schnellzug Nr. 2 der Böhm. Westb. In Prag Westbhf. finden diese Schnellzüge Anschluss an die auf der Prager Verbindungsbahn verkehrenden Localpersonenzüge von, bezw. nach Prag Kaiser Franz-Josef-Bhf. und hiedurch gleichzeitig sehr günstige Anschlüsse an die Schnellzüge der Böhm. Nordbahn von und nach Reichenberg, Rumburg, Warnsdorf, Böhm.-Leipa, etc. Der gegenwärtig um 5 U. 40 Min. Nachm. von Prag Westbhf. nach Beraun abgehende Localpersonenzug wird ab 1. Mai bereits um 5 U. 30 Min. Nachm. von Prag abgehen und der um 7 U. Abends in Prag Westbh. eintreffende Localpersonenzug ab 1. Mai in Prag bereits um 6 U. 48 Min. Nachm. eintreffen. In der Strecke Rokitzan—Pilsen wird ein neuer Localpersonenzug zur Einführung gebracht, welcher von Rokitzan um 6 U. 45 Min. Früh abgehen und in Pilsen um 7 U. 32 Min. Vorm. eintreffen wird, woselbst er directen Anschluss nach Marienbad und Eger findet.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, bezw. die Dauer einer bereits früher ertheilten, bisher aber nicht zur Ausführung gebrachten Vorconcession auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 3. April 1893, Z. 13.310, dem Zombaer Einwohner Baron Audreas Döry für eine
   a) von der Station Nagy-Mányok der Linie Dombovár—Báttaszék der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Bonyhád in der Endstation Szegzárd mit deren Linie Sárbogárd—Szegzárd,
   b) diese von dort aus in der Endstation Báttaszék gleichfalls mit deren Linie Dombovár—Báttaszék,
   c) diese von dort aus in der Endstation Mohács mit deren Linie Villány—Mohács, sowie mit der Donau-Dampfschiffahrtsstation Mohács,
   d) diese von dort aus in der Station Baranyavár-Monostor (zwischen Villány und Eszék) mit deren Hauptlinie Nagyvárad—Eszék—Villány

   verbindende normalspurige Eisenbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 3. April 1893, Z. 14.648/III, der Firma Heider & Schoch für eine von der Station Huszt der Linie Szerencs—Marmaros-Sziget der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, über Iza, Kesely-Mezö, Herincse, Berezna, Alsó-Bistra und Vucsko-Mezö bis Ökörmezö führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 3. April 1893, Z. 14.618/III, der Firma Heider & Schoch für eine von der Station Nagy-Károly der Linien Debreczen—Királyhaza und Nagy-Károly—Zilah der kgl. Ung. Staatsbahnen abzweigende und diese über Fény, Pilis und die Gemarkung der Gemeinde Nyir-Vasvári in der Station Nyir-Bátor mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Nyiregyhaza-Mátészalka verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 3. April 1893, Z. 14.703, dem Grafen Johann Pejacsevich für eine
   a) von der Endstation Párdány der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Szécsány—Párdány abzweigende, über Szerb-Ittebe oder Otelek und die Gemarkung der Gemeinde Horvát-Klári in der zwischen Nagy-Kikinda und Temesvar gelegenen Station Zsombolya (Hatzfeld) der Hauptlinie (Wien)—Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende
   b) von dort aus entweder über Osztern (Kis-Komlós) und Bánat-Komlós oder über Grabócz, Kis-Oesz und die Gemarkung der Gemeinde Nagy-Oesz bis Nagy-Szerb-Szent-Miklós

   führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

5. Mit Erlass vom 3. April 1893, Z. 15.393, dem Einwohner von Oravicza-Bánya Eugen Gernbel für eine entweder von Station Jám der Linie Jassenova-Anina der kgl. Ungar. Staatsbahnen oder von einem geeigneten Punkte dieser Linie nächst Mirkovácz abzweigende und diese über Csorda oder Vrány, Mercsina, Varadia, Kakova, Komarietye, Zaratik und die Gemarkung der Gemeinde Dokling und von dort aus über die Gemarkung der Gemeinden Königsgnad und Füzes entweder in der Station Zsidovin oder in der Station Roman-Bogsán mit der Linie Vojtek—Német-Bogsán verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 3. April 1893, Z. 16.062, die seinerzeit mit Erlass vom 16. März 1892, Z. 17.109, den Advocaten Eugen Molnár und Ignaz Deutsch verliehene Vorconcession für eine von der Station Püspök-Ladány der Linien Püspök-Ladány — Debreczen — Miskolcz und Budapest — Nagyvárad (Grosswardein) —Brassó (Kronstadt) —Predeal abzweigende und diese über die Gemarknng der Gemeinde Nádudvar in der Station Balmaz-Ujváros mit der Linie Debreczen—Füzes-Abony verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39 ex 1892, Vorconcession Post 2), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
7. Mit Erlass vom 3. April 1893, Z. 18.341, dem Vicegespan des Comitates Zólyom (Sohl) Carl Csipkay, dem kgl. Rath Koloman Bittera, Bürgermeister der Stadt Beszterczebánya (Neusohl), dem Oberstuhlricbter der Stadt Rozsahegy (Rosenberg) Julius Mattyasovsky, dem Advocaten Béla Tilles und dem Director der Sparcasse von Rosenberg Jacob Klein für eine von der Station Beszterczebánya der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbabnen stehenden Linie Zólyom (Altsohl)—Beszterczebánya — (Neusohl) — Zólyom-Brézó (Bries) abzweigende und diese über Oimányfalva, die Gemarkung der Gemeinde Óhegy, den Cur- und Badeort Koritnicza und von dort aus über Ó-Szada nnd die Gemarkung der Gemeinde Fehérpatak in der Station Rozsahegy mit der Linie (Oderberg) —Czácza—Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
8. Mit Erlass vom 3. April 1893, Z. 18.997, dem Vicegespan des Bács-Bodrogher Comitates Stefan Vojnits für eine von der Endstation Baja der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbabnen stehenden Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Baja, gleichzeitig Station der Donau-Dampfschiffahrt, abzweigende und diese mit Ueberbrückung der Donau in der Station Báttaszék mit der Linie Dombovár—Báttaszék der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspnrige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Budapester Stadtbahn - Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Politisch-administrative Begehung.) Am 29. März fand in Budapest unter Leitnng des Ministerial-Secretärs Josef Stettina des kgl. ungar. Handelsministeriums und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und hauptstädtischen Communal-Behörden, sowie der Interessenten, die politisch-administrative Begehnng der Fortsetznng der Königsgassen-Betriebslinie der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe durch die grosse Feldgasse bis zur Andrássystrasse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 32 ex 1893) statt. Die gewählte Trasse wurde mit geringfügigen Abänderungen einstimmig acceptirt. Eine dieser Modificationen beziebt sicb auf den Endpnnkt der Linie in der grossen Feldgasse, welcher mit Rücksicht auf den Verkebr der Andrássystrasse etwa 4 m von der Fluchtlinie dieses Strassenzuges entfernt fixirt ward. Die Einbiegung von der Königsgasse in die Grosse Feldgasse findet mittelst eines einzigen Geleises statt. Das weiterhin folgende, nebeneinander angeordnete Doppelgeleise zieht bis zur Mohrengasse, wo sich beide Schienenstränge wieder zu einem einzigen, bis knapp vor die Andrássystrasse hinziehenden Manipulationsgeleise vereinigen.

Die Gesellschaft hat bereits alle Vorkehrnngen getroffen, um den Ban dieses nenen sehr bedeutungsvollen Linienabschnittes sofort nacb Erhalt der Banbewilligung in Angriff nehmen zu können.

Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn. (Vertagung der ausserordentlichen diesjährigen General-Versammlnng.) Die für den 9. April anberaumt gewesene ausserordentliche Generalversammlung konnte wegen Beschlussunfähigkeit nicht abgehalten werden; dieselbe findet nnnmehr ohne Rücksicht anf die Anzahl der deponirten nnd in der Generalversammlnng vertretenen Actien am 25. April statt.

Ausland.

Schweiz. (Unfälle beim Eisenbahn- und Dampfschiffbetriebe im Jahre 1892.) Nach dem von dem Bundesrathe an die Bundesversammlung erstatteten Berichte über seine Geschäftsführung im Jahre 1892 sind in diesem Jahre folgende Unfälle im Eisenbahnbetriebe zur Anzeige gebracht worden: 41 (43)*) Entgleisungen in Stationen (Ausweichen), 10 (47) Entgleisungen auf offener Bahn, 28 (28) Zusammenstösse in Stationen, 1 (7) Zusammenstoss auf offener Bahn und 601 (609) sonstige Unfälle. Sämmtliche Unfälle hatten 50 (64) Tödtungen und 538 (566) Verletzungen von Personen zur Folge, und zwar wurden bei Entgleisungen und Zusammenstössen 1 (3) Bahnbediensteter und in Folge sonstiger Unfälle 30 (30) Bahnbedienstete, 8 (11) Reisende und 11 (20) dritte Personen getödtet, bei Entgleisungen und Zusammenstössen 16 (21) Bahnbedienstete, 0 (22) Reisende und bei sonstigen Ereignissen 470 (468) Bahnbedienstete, 31 (29) Reisende und 21 (26) dritte Personen verletzt. Von den Tödtungen entfallen 47 (59) auf Normalbahnen, 1 (2) auf Strassenbahnen, 1 (0) auf Bergbahnen und 1 (3) auf Tramways; von den Verletzungen entfallen 481 (525) auf Normalbahnen, 3 (9) auf Schmalspurbahnen mit eigenem Bahnkörper, 29 (24) auf Strassenbahnen, 7 (1) auf Bergbahnen und 18 (7) auf Tramways. Die Tödtungen und Verletzungen von Bahnbediensteten in Folge sonstiger Unfälle gruppiren sich nach den Ursachen wie folgt: Ueberfahren von Rollwagen und Draisinen je 2 Tödtungen und Verletzungen, Ausgleiten von Fahrzeugen und Fehltritte beim Auf- und Absteigen 4 Tödtungen und 79 Verletzungen, Fehltreten beim Ueberschreiten nnd Begehen der Geleise 22 Verletzungen, Springen auf und von in Bewegung befindlichen Fahrzeugen 2 Tödtungen und 16 Verletzungen, unvorsichtiges Ueberschreiten der Geleise und Gehen in denselben 10 Tödtungen und 14 Verletzungen, unvorsichtiges Benehmen im fahrenden Zuge 1 Tödtung und 23 Verletzungen, in Folge unglücklichen Zufalls bei Ausübung des Dienstes 1 Tödtung und 50 Verletzungen, beim Ankuppeln von Fahrzeugen 5 Tödtungen und 33 Verletzungen, in Folge verbotener oder unrichtig ausgeführter Manöver 3 Tödtungen und 7 Verletzungen, beim Ein- und Ausladen von Gütern 81 Verletzungen, ausanderen Ursachen 2 Tödtungen und 143 Verletzungen. An Entschädigungsforderungen in Folge von Tödtungen und körperlichen Verletzungen beim Eisenbahnbetriebe wurden von den Babnverwaltungen bezahlt, bezw. zuerkannt: Für die beim Betriebe der Jura-Simplon Bahn vorgekommenen Unfälle Francs 65.914·15 an 7 Reisende, 83 Bahnbedienstete und 1 dritte Person (unerledigt sind 19 Fälle); für die beim Betriebe der Nordostbahn vorgekommenen Unfälle Fr. 34.454·71 an 1 Reisenden und 134 Bahnbedienstete oder deren Hinterbliebene (unerledigt sind 7 Fälle); für die beim Betriebe der Centralbahn vorgekommenen Unfälle Fr. 9458·15 nebst dem fortlaufenden Gehalt in 42 Fällen und zweier Jahresrenten im Betrage von Fr. 971·70 an 82 verunglückte Bahnbedienstete oder deren Hinterbliebene (unerledigt sind 8 Fälle); für die beim Betrieb der vereinigten Schweizerbahnen vorgekommenen Unfälle Fr. 19.168·70 für 65 verunglückte Bahnbedienstete (unerledigt sind 6 Fälle); für die beim Betrieb der Gotthardbahn vorgekommenen Unfälle Fr. 25.898·42 für 37 verunglückte Bahnbedienstete (unerledigt sind 2 Fälle) und für die beim Betriebe der übrigen schweizerischen Eisenbahnen vorgekommenen Unfälle Fr. 28.722·72 nebst dem fortlaufenden Gehalt in 3 Fällen für 48 verunglückte Bahnbedienstete und 3 andere Personen (unerledigt sind 6 Fälle). An Entschädigungen für die anlässlich der im Jahre 1891 stattgefundenen Eisenbahnunfälle von Mönchenstein und Zollikofen Verunglückten waren mit 31. December 1892 bezahlt, bezw. festgestellt:

a) Mönchenstein: Fr. 138.279·40 einmalige Entschädigung und Fr. 2280 jährliche Rente an die Hinterbliebenen von 19 Getödteten und Fr. 185.526·65 einmalige Entschädigung und Fr. 4500 jährliche Rente an 126 Verletzte (107 Fälle waren Ende December 1892 nocb unerledigt).
b) Zollikofen: Fr. 128.142 einmalige Entschädigung und Francs 3800 Rente an die Hinterbliebenen von 15 getödteten Reisenden, ferner Fr. 189.128 einmalige Entschädigung und Fr. 1400 Rente an 111 Verletzte (16 Fälle waren Ende December 1892 noch unerledigt).

Bei Hilfsarbeiten des Eisenbahnbetriebes wurden 3 (6) Tödtungen und 1226 (1303) Verletzungen gemeldet. Beim Dampfschiffbetrieb und bei dessen Hilfsarbeiten sind 36 (3) Personen

*) Die Zahlen in den Klammern beziehen sich auf das Jahr 1891. In diesen Zahlen sind die aus den Unfällen bei Mönchenstein und Zollikofen sich ergebenden Unfallziffern nicht enthalten.

getödtet und 67 (25) Personen verletzt worden. An Entschädigungen wurden zuerkannt: Für die beim Untergang des „Delphin" auf dem Greifensee verunglückten Personen Fr. 22.102·50 an die Hinterbliebenen von 4 in Folge des Unfalles gestorbenen Reisenden und Fr. 571·80 an 2 verletzte Reisende; für die bei der Explosion des Dampfbootes „Mont Blanc" auf dem Genfersee Verunglückten Fr. 107.532·50 an die Hinterbliebenen von 8 getödteten Reisenden, Fr. 68.000 an die Hinterbliebenen von 3 getödteten Restaurationsbediensteten und Fr. 900 an einen verletzten Restaurationsbediensteten (15 Fälle sind noch unerledigt), ausserdem circa Fr. 10.000 für Spitalkosten etc.; ferner für die übrigen beim Dampfbootbetrieb und dessen Hilfsarbeiten bei schweizerischen Unternehmungen vorgekommenen Unfälle Francs 12.481·55 nebst dem fortlaufenden Gehalt in 6 Fällen an die Hinterbliebenen von 3 getödteten und an 64 verletzte Dampfbootbedienstete (1 Fall ist noch unerledigt).

Spanien. (Betriebseröffnungen und Concessionsertheilungen im Jahre 1892.) Im Jahre 1892 wurden — nach der „Z. d. V. D. E.-V." — folgende Strecken dem Betriebe übergeben:

1. von der directen Bahn Saragossa - Barcelona (Tarragona-Barcelona-Frankreich) die Strecke Mora la Nueva—Fayon (40 km);
2. die Linie Santander—Solares (18·399 km);
3. von der Eisenbahn Lorca-Granada die Strecke Santullano—San Diego;
4. Valencia—el Grao;
5. Guernica—Pedernales (9·5 km);
6. Monistrol—Monserrat (7·457);
7. von der Dampfstrassenbahn Valencia—Rafelbunol die Strecke Albalat—Masamagrell;
8. Puerto de Santa Maria—Chipiona;
9. Torralba—Almazan—Soria (93·5 km);
10. von der Kohlenbahn La Robla-Valmaseda die Strecken Valmaseda—Espinosa de los Monteros (45 km) und La Robla—Boñar (31 km); endlich
11. von der Eisenbahn Bobadilla - Algeciras das Bindeglied Jimena—Ronda.

Im Jahre 1892 wurden 35 Concessionen für neue Linien und zwar sämmtlich ohne Staatsbeihilfe ertheilt; davon sind 4 Vollspurbahnen, 6 Strassen- und 25 wirthschaftliche Bahnen.

Canada. (Eisenbahnwesen.) Nach dem Berichte des Ministers für die öffentlichen Arbeiten besass das Eisenbahnnetz von Canada zu Ende des Jahres 1892 eine Länge von 14.633 engl. Meilen oder 23.562 km, von welchen 13.869 Meilen oder 22.315 km mit Stahlschienen belegt sind. Das Anlagecapital für sämmtliche Linien erreichte die Höhe von 816,622.758 Dollars; die Bruttoeinnahmen des Jahres 1892 betrugen 48,192.099 Doll., die Betriebsausgaben 34,960.448 Doll., sohin die Reineinnahmen 13,231.651 Doll. Im Laufe des genannten Jahres wurden 13.222.568 Personen und 21,753.290 Tonnen Fracht auf sämmtlichen Bahnlinien befördert. Die Zahl der geleisteten Zugmeilen betrug 43,399.178. An dem vorgenannten Anlagecapitale ist der Staat mit 133,498.708 Doll. betheiligt, von welcher Summe auf die Intercolonialbahn allein 47,156.132 Doll. und auf die Canadische Pacific Bahn 30,404.577 Doll. entfallen. Nebst diesen Capitalsbeträgen werden jedoch noch jährliche Zuschüsse an einzelne Bahnen Seitens der Regierung geleistet. Seitdem das System der jährlichen Zuschüsse im Dominium von Canada eingeführt worden ist, wurden bereits 9,957.665 Doll. an Subsidien den Bahnen ausbezahlt, von welcher Summe 1,324.216 Doll. im Laufe des Jahres 1892 zur Zahlung gelangten. [„Railway News."]

Verschiedene Mittheilungen.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Prioritäten I. Em. fl. 7.50, II. Em. Frcs. 12.50 Gold, 4 pCt. Prioritäten Stücke zu fl. 1000 und zu fl. 200, Coupon fl. 20.—, resp. fl. 4.— Silber.

Budapester Strasseneisenbahn. 4½ pCt. Prioritäten. Em. 1889. Für je fl. 100 Capital fl. 2.25 ö. W.

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten. Stücke zu Mark fl. 10.000, Mk. 200; Stücke zu Mk. 400, Mk. 8.— Gold.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 5 pCt. Silber-Prioritäts-Obligationen v. J. 1872, fl. 7.50 Silber. 4 pCt. Silber-Prioritäten v. J. 1887, für je fl. 100 Capital fl. 2.— Silber.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Actien. fl. 5.— Silber- und Superdividende. 4 pCt. Prioritäts-Obligationen v. J. 1884, steuerpflichtig, fl. 5.40 Silber, steuerfrei, fl. 6.— Silber.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäts-Obligationen lit. B fl. 5.— Silber.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. 5 pCt. Prioritäten I. und II. Em. Mark 10.— Gold. 4 pCt. Prioritäten Em. 1883. Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40, resp. Mk. 8.— Gold.

Südbahn-Gesellschaft. 4 pCt. Prioritäten Em. 1885. Stücke zu Mk. 2000 und zu Mk. 400, Coupons Mk. 40, resp. Mk. 8.— Gold.

Verlosungen.

Am 1. April:

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten v. J. 1891 (Rückzahlung ab 1. Juli).

Neutitscheiner Localbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. Juli).

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. 4½ pCt. Schuldverschreibungen vom 15. Jänner 1885 und vom 1. September 1891, III. Serie (Rückzahlung am 1. October).

Ungarische Eisenbahn-Investitions-Anleihe. 4½ pCt. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungarische Staatseisenbahn-Silberanleihe. 4½ pCt. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Ungarische Westbahn. 5 pCt. Prioritäten (Rückzahlung ab 1. October).

Am 8. April:

Keszthely-Balaton-Szt. Györgyer Vicinalbahn. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silber-Prioritäten I. Em., 5 pCt. Gold-Prioritäten II. Em. und 4 pCt. Silber-Prioritäten Em. 1890 (Rückzahlung ab 1. Mai).

Rückzahlungen.

Ab 1. Mai:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1888 (verlost am 1. Februar).

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten lit. B (der Elbethalbahn) (verlost am 31. October 1892).

Südbahn-Gesellschaft. Actien und 4 pCt. Gold-Prioritäten (verlost am 1. December 1892).

Generalversammlungen.

17. April: Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.
18. „ Brünner Localeisenbahn.
25. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn (2. Ausschreibung).
27. „ Localbahn Laibach-Stein (ausserordentliche Generalversammlung).
27. „ Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.
29. „ Böhmische Westbahn.
29. „ Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actiengesellschaft.
29. „ Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.
29. „ Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.
13. Mai: Buschtěhrader Eisenbahn.
17. „ Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
26. „ Oesterr. Nordwestbahn.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. März d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der k. k. Oberinspector der General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen Max Edler von Leber den kaiserl. russ. St. Stanislaus-Orden zweiter Classe und das Commandeurkreuz des kgl. belgischen Leopold-Ordens;

der Verkehrs-Inspector der priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Emanuel Klimesch in Prag,

der Stationsvorstand der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Böhm.-Skalitz Franz Bures das Ritterkreuz erster Classe des kgl. württembergischen Friedrich-Ordens;

der Stationsvorstand-Stellvertreter am Nordwestbahnhofe in Wien Julius Sikorský das Ritterkreuz zweiter Classe des kgl. sächsischen Albrecht-Ordens;

der Verkehrschef-Stellvertreter der priv. Oesterr.-Ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft Josef Wormser in Wien den kgl. serbischen Takowa-Orden vierter Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen und Ausgabe von Tarifnachträgen.

Unter Bezugnahme auf die in der Nummer 37 dieses Blattes vom 30. März 1893 auf Seite 633 enthaltene, die Aufhebung von Frachtsätzen im Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbande betreffende Kundmachung wird bekanntgegeben, dass die daselbst unter B, C und D bezeichneten Frachtsätze

des Heftes 1 zu Theil III vom 1. März 1890
„ „ 2 „ „ III „ 1. Juni 1891 und
„ „ 1 „ „ IV „ 1. September 1889

des Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischen Gütertarifes nicht mit dem 10. Mai 1893 aufgehoben, sondern erst am 1. Juni 1893 ausser Kraft gesetzt werden.

Ferner werden die auf Seite 12 des Heftes 3 zu Theil V des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. November 1890 angegebenen Frachtsätze für den Verkehr nach Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft am 1. Juni 1893 ausser Kraft gesetzt.

Entsprechende Nachträge, und zwar:

Nachtrag IV zu Theil III, Heft 1
„ III „ „ III, „ 2
„ VI „ „ IV, „ 1
„ I „ „ V, „ 3

werden am 1. Juni 1893 in Wirksamkeit treten und bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen gratis erhältlich sein.

Weiter gelangt mit Giltigkeit vom 1. Mai 1893 ein Nachtrag II zu Theil II, Heft I, des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. März 1892 zur Einführung. Derselbe enthält die Aufhebung derjenigen Frachtsätze, welche in der Nummer 31 dieses Blattes vom 16. März 1893 auf Seite 491 erschienenen und in der Eingangs erwähnten Kundmachung (hier unter A) bezeichnet sind, bereits veröffentlichte Frachtermässigungen, sowie eine Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 46 für Bordsteine.

Exemplare des letzteren Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 15. April 1893. [365]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Güterverkehr.

Einführung neuer Tarife.

Mit 1. Juni 1893 treten im Güterverkehre Oesterreich-Lindau-Vorarlberg nachfolgend angeführte Tarife in Kraft:

1. Tarif, Theil I: Allgemeine Bestimmungen für den Güterverhehr nebst Classification der in der Fracht ermässigten oder besonders zu behandelnden Frachtgüter.
2. Theil II, Heft 1: Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Lindau, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Vorarlberg) einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einschliesslich der vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Oberösterreich, Steiermark, Salzburg, Böhmen und Mähren), sowie der Stationen Eger und Salzburg der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen andererseits.
3. Theil II, Heft 2: Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Lindau, Station der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Vorarlberg) einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-schlesischen Centralbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (exclusive der Linien Wien—Marchegg und Wien—Bruck a/L. andererseits.

Durch die vorgenannten Tarife werden aufgehoben:

a) Die Tarife Theil II, Heft 1, für den Güterverkehr Lindau-, bezw. Vorarlberg-Oesterreich, vom 1. November 1891 sammt den dazugehörigen Nachträgen I vom 1. Mai 1892.
b) Die Tarife Theil II, Heft 2, für den Güterverkehr Lindau-, bezw. Vorarlberg-Oesterreich, vom 1. April 1892.

Exemplare der mit 1. Juni 1893 zur Einführung gelangenden Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen gegen Entrichtung der auf den einzelnen Heften angegebenen Preise zu beziehen.

Wien, am 15. April 1893. [366]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Specialtarif für die Beförderung von Hornvieh aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margrethen vom I. Mai 1886.

Giltigkeits-Verlängerung von Frachtsätzen.

Die mittelst der in Nr. 32 dieses Blattes vom 18. März 1893 enthaltenen Kundmachung gekündigten Frachtsätze bleiben noch bis einschliesslich 31. Mai 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 15. April 1893. [367]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Oesterreichisch - Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1893 gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen norddeutschen Stationen einerseits und österreichischen, sowie bayerischen Stationen andererseits über Eger, Hof und Probstzella zur Einführung. Hie-

durch wird der bisherige Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Juli 1891 aufgehoben.

Wien, am 17. April 1893. [368]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes für Getreide etc. und Aufhebung der bestehenden Getreide-Frachtsätze für die Station Lodygowice.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1893 treten in Kraft:

a) das Tarifheft 4, enthaltend einen Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlproducten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Oelsaaten, Oelkuchen und Oelkuchenmehl bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen, dann für den Transport von „leeren, gebrauchten Säcken" in jedem Gewichte, im Verkehre zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina), dann der Station Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der in Schlesien, Mähren, Böhmen und Niederösterreich gelegenen Eisenbahnen andererseits;

b) der Nachtrag I zum Tarifhefte 6, enthaltend die Aufhebung der Frachtsätze für Getreide etc. im Verkehre mit der Station Lodygowice.

Exemplare des Tarifheftes 4, sowie des Nachtrages I zum Tarifhefte 6 sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. im Wege der Verbandsstationen, und zwar das Tarifheft 4 zum Preise von 80 kr. und der Tarifnachtrag I unentgeltlich zu beziehen.

Mit dem gleichen Termine wird der im Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischen Eisenbahnverbande bestehende Ausnahmetarif für Getreide etc., giltig vom 1. September 1890, sammt den Nachträgen I bis IV ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 15. April 1893. [369]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Tarif für den Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich—Riesa-Elbequai.

Verschiebung des Einführungstermines.

Der im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 21. März 1893, Nr. 33, kundgemachte Termin (1. Mai 1893) der Einführung des Tarifes für den obengenannten Verkehr wird auf den 1. Juni 1893 verschoben.

Prag, am 15. April 1893. [370]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. Juni 1893 tritt zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes der Nachtrag I in Kraft, welcher Ergänzungen, bezw. Abänderungen der besonderen Bestimmungen und der Classification des Tarifes, Theil I, ferner neue Frachtsätze für die regulären Güterclassen und für einzelne Artikel, sowie diverse Berichtigungen enthält.

Dieser Nachtrag wird bei der gefertigten General-Direction, sowie bei den übrigen betheiligten Verwaltungen zum Preise von 40 Kreuzer pro Exemplar rechtzeitig erhältlich sein.

Prag, am 15. April 1893. [371]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Vergnügungs-Fahrten zwischen Prag (Staatsbahnhof) und Libotz.

Vom 7. Mai bis inclusive 10. September 1893 werden an Sonn- und Feiertagen zu bestimmenden Zügen Hin- und Rückfahrkarten zu nachstehenden, theilweise ermässigten Preisen, in welchen die Stempelgebühr inbegriffen ist, ausgegeben werden:

	Nach Weleslawin und zurück		Nach Libotz und zurück	
	II. Cl.	III. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Kreuzer		Kreuzer	
Von Prag (Staatsbahnhof)	60	40	60	40
„ Prag (Bubna)	40	20	50	30
„ Prag (Sandthor)	40	20	40	20

Die näheren Bestimmungen sind den affichirten Plakaten zu entnehmen.

Prag, am 15. April 1893. [372]

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarif-Berichtigung.

Die im Nachtrage I ddto. 1. November 1892 zum Tarife Theil II, Heft 1, vom 1. Juni 1892 auf den Seiten 68 und 69 im Verkehre mit Wien (St.E.G.) enthaltenen directen Frachtsätze der Classe B und des Specialtarifes I gelten ab 1. Juni 1893 auch für den Verkehr mit der Station Stadlau.

Wien, am 17. April 1893. [373]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Nachtrag I zum Gebührentarife vom 1. Jänner 1893.

Mit 1. Mai 1893 tritt Nachtrag I zu dem Gebührentarife der Localbahn Reichenberg-Gablonz, giltig vom 1. Jänner 1893, in Kraft.

Derselbe enthält die Einführung von Abonnementskarten für 20 einzelne Fahrten zwischen Gablonz a/N. und Maffersdorf-Mitteldorf, die Berichtigung einiger Bestimmungen, sowie die Richtigstellung einiger Frachtsätze zwischen Rochlitz und Reichenberg transit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der unterzeichneten Direction erhältlich.

Wien, am 14. April 1893. [374]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
als betriebführende Verwaltung der Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Elbeumschlagsverkehr.

Berechnung einer Speditionsprovision.

Ab 1. Mai 1893 bis auf Widerruf werden für die durch Organe der betheiligten Eisenbahnen, der Oesterr. Nordwest - Dampfschiffahrts - Gesellschaft, der „Kette", Deutsche Elbeschiffahrts - Gesellschaft, oder der Dampf-Schleppschiffahrts - Gesellschaft „vereinigter Schiffer" bewirkte Zwischenvermittlung der per Elbe in Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Rosawitz, Laube oder Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz stromaufwärts, mit der Bestimmung für Oesterreich - Ungarn und transit Oesterreich - Ungarn anlangenden Güter nachstehende Gebühren unter Zugrundelegung des Theiles I „Güterclassification für die Elbeumschlagsverkehre" erhoben:

	pro 100 kg
Für Stückgutclasse I	10 Pfg.
„ „ II	10 „
„ Wagenladungsclasse A 1	3 „
„ „ B	3 „
„ „ C 1	5 „
„ „ C 2	5 „
„ Specialtarif-Classe A 2	3 „
„ „ I	3 „
„ „ II	3 „
„ „ III	2 „
ferner für Düngemittel, Erze und Schiefer	2 „
„ Stückgüter in Wagenladungen .	10 „
„ alle übrigen Ausnahmetarife die nach dem Tarif I der betreffenden Tarifclasse entsprechenden Beträge.	

Die Mindestgebühr beträgt 10 Pfg. pro Frachtbrief.

Vorstehende Gebühren verstehen sich einschliesslich einer allfälligen zollämtlichen Abfertigung in den österr. Elbeumschlagsplätzen.

Des Ferneren wird für Verauslagung der Zölle eine Provision von ½ pCt., mindestens aber der Betrag von 10 Pfg. pro Frachtbrief erhoben.

Die ersteren Gebühren werden Seitens der drei vorgenannten Schiffahrts-Gesellschaften auch beim Umschlage der für Oesterreich-Ungarn bestimmten, bezw. transitirenden Sendungen in Dresden-Elbquai berechnet werden.

Wien, am 17. April 1893. [375]

„Kette". Deutsche Elbeschiffahrts-Gesellschaft.
Dampf-Schleppschiffahrt Vereinigter Schiffer.
Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Oesterr. Nordwestbahn
zugleich im Namen der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband. Theil II, Heft I, 2 und 3, und Theil III.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Mai 1893 gelangen im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbands - Gütertarif folgende Nachträge zur Einführung:

Zum Theil II, Heft 1, der Nachtrag VII.
„ „ II, „ 2, „ „ I,
„ „ II, „ 3, „ „ XVI, und
„ „ III, „ „ XVI.

Ausser der Aenderung des Vorwortes, sowie der Aufhebung der besonderen Bestimmungen zum Betriebsreglement etc., enthalten sämmtliche Nachträge mit Ausnahme der für Nachtrag I zum Theil II, Heft 2, im Verordnungs-Blatte Nr. 33, sub Post 276, am 21. März l. J. publicirten Frachterhöhungen durchwegs Verkehrserleichterungen und Erweiterungen der bestehenden Classengut- und Ausnahmetarife.

Durch obige Nachträge gelangen ferner neue Ausnahmetarife zur Einführung, und zwar:

Im Tarifhefte 1 Nr. 50 für Eisenvitriol
„ „ 2 Nr. 37 „ Heu und Stroh,
„ „ 2 Nr. 38 „ Steinkohlen etc.
Nr. 39 „ Steinkohlentheeröl
„ „ Theil III, Nr. 39 „ Bier.

Wien, am 14. April 1893. [376]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten österr. Verwaltungen.

Mährisch-schlesische Centralbahn.

Nachtrag III zum Theil II des Localgütertarifes.

Mit 1. Mai 1893 tritt zum Theil II der Gebührentarif für den Gütertransport vom 1. Jänner 1889 Nachtrag III in Kraft.

Selber enthält: Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der Nachträge bezüglich der Tarifbestimmungen und Waarenclassification.

Exemplare dieses Nachtrages III können bei der Direction (Wien, I., Gonzagagasse 1) und bei den Stationen bezogen werden.

Wien, am 16. April 1893. [377]

Sonstige Nachrichten.

Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf etc. für den Verkehr ab Elbing und Königsberg i. Pr. (Neuer Tarif.) An Stelle des durch Bekanntmachung vom 23. März 1893 mit dem 13. April 1893 aufgehobenen Reexpeditionstarifes vom 1. April 1889 für die Beförderung von Flachs, Flachsheede, Hanf, Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn), Hanfheede und Werg von den Stationen Elbing und Königsberg i. Pr. des Eisenbahn-Directionsbezirkes Bromberg nach deutschen und niederländischen Stationen, sowie des directen Tarifes für die Beförderung vorstehend bezeichneter Artikel zwischen den Stationen Königsberg i. Pr. und Memel des Eisenbahn-Directionbezirkes Bromberg einerseits und niederländischen Stationen andererseits ist am 13. April 1893 ein neuer gleichnamiger Tarif für Flachs und Hanf, gepresst und ungepresst, Flachs, gehechelt, Hanfgarn (Seiler- oder Cabelgarn), Flachs- und Hanfheede, gepresst und ungepresst, Flachsschäben, Werg, Acheln und Abfall beim Hecheln von Flachs und Hanf in Kraft getreten, welcher Reexpeditionssätze für den Verkehr ab Elbing und Königsberg i. Pr. nach deutschen und niederländischen Stationen und directe Frachtsätze für den Verkehr ab Memel nach niederländischen Stationen enthält. Gegen den bisherigen Reexpeditionstarif weist der neue Tarif zum Theil Tariferhöhungen, zum Theil Tarifermässigungen auf.

Solideste Bezugsquelle sämmtlicher Aemter, Kanzleien und Bureaux.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirnng jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Decknng der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütnngsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnnngen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
913	Oesterr. Nordwestbahn	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Braunkohle		Melnik Oe.N.W.B.	**5000 Tonnen Minimalquantum.** Die Transporte müssen an die Zuckerfabrik in Melnik adressirt sein und mittelst Indnstriegeleise in dieselbe befördert werden. Unter Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Mai 1893 bis Ende April 1894	Braunkohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. April 1890	Kreuzer ö. W. Noten			Im Kartirungswege gegen Erlag einer Caution von ö. W. fl. 3500 in Baarem oder pupillarsicheren Wertbpapieren (zum Börsencourse berechnet), welche eofort retonrnirt wird, sobald durch Vorlage der Original-Frachtbriefe der Nachweis dee aufgebrachten Minimalquantums erbracht wird. Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Caution der Frachtdifferenzbetrag zwischen den officiellen und ermässigten Sätzon für dae factisch verfrachtete Quantum		
				Türmitz und Prödlitz-Ladepunkt					21·3	15·1	6·2			
				Schönfeld					21·5	15·3	6·2			
				Karbitz					21·9	15·4	6·5			
				Mariaschein					22·6	15·8	6·8			
				Teplitz					23·7	16·4	7·3			
				Ullersdorf					24·5	17·1	7·4			
				Dux nnd Dux-Ladowitz					25·3	17·7	7·6			
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					26·3	19·4	6·9			
				Triebschitz					26·6	19·7	6·9			
				Holtschitz-Seestadtl					26·8	19·9	6·9			
				Schwaz-Knttowitz					25·3	17·7	7·6			
				Bilin k.k.St.B.					25·7	18·2	7·5			
914	Oesterr. Nordwestbahn		Locomotiven und Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Sedletz-Kuttenberg (und in umgekehrter Richtung)	Nimburg Oe.N.W.B.	Aufrechthaltung der für den Transport von auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahn-Fahrzeugen beetehenden Tarifbestimmnngen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	für das Effectivgewicht: 17·5	7 kr. inclus. Mgh.	10·5	Im Kartirungswege		Der ermässigte Frachtsatz findet nur auf Regietransporte der Kuttenberger Localbahn Anwendung
915	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Classe A	Kleinskal	Wien Donauquaibahnhof	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für: a) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Anfrechthaltung der für Güter der Classe A giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1	a) und b) 142 kr.	a) 128·8 kr. b) 116·8 kr.	a) 13·2 kr. b) 25·2 kr.	Im Kartirungswege		
916	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Sand aus Posit. E 20 des Tarif-Theiles I	Glinsko	Lemberg transit	Aufgabe in ganzen Wagenladungen unter Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicbt angegeben ist) für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens mit direct nach einer rumänischen Station, bezw. nach einer österr.-rumänischen oder ungarisch-rumänischen Grenzstation lautenden Frachtbriefen. Verladung in unverpacktem Zustande und auf offenen Wagen	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1893	Localtarif	14·6 kr.	11·0 kr.	3·6 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
917	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eier, russischer Herkunft	Czortków	Krakau transit, mit der Bestimmung nach Norddeutschland	Aufgabe mit directe nach der norddeutschen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, bezw. Frachtzahlung hiefür, unter Einhaltung der im Tarife für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vorgesehenen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina	Derzeit Mark 2·26 Pfennige	Mark 2·05 Pfennige	Derzeit 21 Pfennige	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplicate und der correspondirenden die russische Herkunft nachweisenden Original-Zoll-Begleitscheine, welche Documente bis längstens Ende März 1894 vorzulegen sind	
918	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art	Schönpriesen Peček	Podwołoczyska transit	Aufgabe von, bezw. Zahlung der Fracht für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der im Tarife für den Oesterr.-Ungar.-Russischen Grenzverkehr vorgesehenen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 207·0 189·6		Im Kartirungswege		
919	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bord-, Pflaster- und Saumsteine	Mirowitz	Aussig	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Erfüllung der für diese Artikel bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	N. W. B. E. V., Anhang zu den Tarifen, Theil II vom 1. Jänner 1893	41	34	7	Im Kartirungswege		
					Carlsbad				43	38	5			
					Nusle-Vršovic, Prag-Hrabovka transit, Prag K.F.J.B. und Vyšehrad			Directer Tarif zwischen k.k.St.B. und B.W.B. vom 1. November 1892	30	23	7			
					Prag B.W.B.				25	21	4			
					Wien K.F.J.B.			Local-tarif der k.k.St.B.	39	32·9	6·1			
920	Südbahn-Gesellschaft		Gyps und Gypssteine	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 35 vom 25. März 1893, unter fortlaufender Nr. 632, publicirte Begünstigung für nebige Artikel wird rücksichtlich der Relation Mödling—Wien (Matzleinsdorf) dahin ergänzt, dass das Abladen von den Eisenbahnwaggons und das Auflegen auf die Strassenfuhrwerke in Matzleinsdorf von der Bahnanstalt besorgt wird.										
921	Südbahn-Gesellschaft	Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handels-Ministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 35 vom 25. März 1893, sub Post 644 für „Brennholz, als: Stangen und Klötze etc.“ enthaltene Begünstigung ist auch für „Faschinen, Reisig in Bündeln, kleine Aeste, Schwartlinge bis 6 m Länge und jene im gleichen Verordnungs-Blatte sub Post 724 für „Steine, als: Pflastersteine und Steinplatten“ enthaltene Begünstigung auch für Bau- und Bruchsteine giltig.													

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.

Altmetall- und Altmaterial-Verkaufs-Ausschreibung.

Bei der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction gelangen nachstehende, in den Material-Magazinen Amstetten und Knittelfeld lagernde Altmaterialien zur Ausschreibung, als:

Bruchmessing, Bruchkupfer, Bruchmetall, Bruchzink, altes Packfong, Messing-, Kupfer- und Metallspäne, diverse Stahl- und Alteisensorten, Kautschuk- und Lederabfälle, Bruchglas, alte Fässer, alte Guss- und Bessemerstahl-Tyres.

Nähere Angaben über die vorhandenen Quantitäten und Altmaterialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso wie die Bedingnisse für den Verkauf von alten Materialien und Inventargegenständen bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction (Material-Bureau) eingesehen, behoben, oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerte, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Formularien benützt werden müssen, sind sammt den Beilagen per Bogen mit 50 kr. Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert für Altmaterialien-Ankauf" bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach bis längstens 2. Mai l. J., 12 Uhr Mittags, einzubringen.

Die Abgabe der Altmaterialien erfolgt ab Wage der Lagerplätze und sind auch die Preisanbote franco derselben zu stellen.

Der gefertigten k. k. Eisenbehn-Betriebs-Direction steht es frei, die Offerte rücksichtlich des ganzen zu vergebenden Quantums oder nur eines Theiles zu acceptiren.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden, oder den Bestimmungen der Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Villach, am 20. April 1893.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Villach.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

In der Station **Pilsen** der k. k. priv. Böhmischen Westbahn erliegen diverse **altbrauchbare und alte Materialien**, welche zum Verkaufe an den Bestbietenden bestimmt sind, und zwar:

Schienenbruch, altes Kupfer, Messing, Rothgussmetall, Zink, Eisenblech, Gusseisen, Schalengussräder, Herzstücke, Tyres, Achsen, Radsterne, Stahlfederblätter, Gussstahl von Volutfedern, Zerreneisen, diverse Metallspäne, diverse Abfälle und Petroleum-Barels.

Ueber die Menge der einzelnen Sorten und deren Lagerungsplatz, sowie über die sonstigen Verkaufsmodalitäten ertheilt die Betriebs-Direction in Prag (Bahnhof Smichow), die Central-Direction in Wien, Stadt, Elisabethstrasse Nr. 9, schliesslich auch das Material-Depot in Pilsen nähere Auskunft und es können an den genannten Stellen die zur Offertstellung zu benützenden Offertformularien und Bedingnisse behoben werden.

Die schriftlichen mit einer 50 kr. Stempelmarke versehenen Offerten sind von Aussen mit der Bezeichnung **„Offerte für den Ankauf altbrauchbaren und Alt-Materialien"** zu überschreiben und nebst dem aus dem Offertwerthe resultirenden 10percentigen, in einem abgesonderten Couverte an die Directions-Cassa in Prag abzugebenden Vadium bei der Betriebs-Direction in Prag (Bahnhof Smichow) bis zum 24. April l. J. einzureichen.

Offerten ohne Erlag des Vadiums werden nicht berücksichtigt.

Prag, am 14. April 1893.

Die Betriebs-Direction.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

In Ausführung des Beschlusses der am 15. April 1893 abgehaltenen 35. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft theilen wir mit, dass der statutengemäss am 1. Juli 1893 fällige Dividenden-Coupon Nr. 35 der Actien der vorgenannten Eisenbahn-Gesellschaft mit 60 fl. ö. W. Bankvaluta, ferner der ebenfalls am 1. Juli 1893 fällige Coupon der Genussscheine mit 45 fl. Bankvaluta schon **vom 1. Mai 1893** angefangen:

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

eingelöst werden wird.

Nachdem von den Genussscheinen der alten Auflage die Nummern: 179, 905, 908, 911, 915, 925, 2597, 2601, 2606, 2621, 2623, 2628, 2629, 2639, 5301, 5957, 17611, 17620, 17627, 17632 und 20247 noch im Umlauf sind, werden die Herren Inhaber dieser Genussscheine auf den laut Kundmachung vom 26. April 1891 erfolgten Umtausch der alten Genussscheine gegen solche mit geändertem Text und neuen Coupons wiederholt aufmerksam gemacht mit dem Ersuchen, diese alten Genussscheine mit allen Coupons (einschliesslich jenes vom 1. Juli 1892) bei einer der vorgenannten Zahlstellen abzugeben, woselbst ihnen dafür die neuen Genussscheine, und für die am 1. Juli 1892 und am 1. Juli 1893 fälligen Coupons der Betrag von je 45 fl., zusammen 90 fl., ausgefolgt werden wird.

Teplitz, am 17. April 1893.

Der Verwaltungsrath.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

per 100 kg kr.

Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:

Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen 10

Lagerzins:

für die ersten drei Wochen . . . per Woche 2
für jede folgende Woche . . . . „ „ $1^1/_2$

Zollfachinage 2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 46. **Wien, 22. April 1893.** **VI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. April 1893, womit für den Monat Mai 1893 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Mai 1893 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 21 Percent in Silber zu entrichten ist.

Steinbach m. p.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Blatna über Schlüsselburg und Rožmital nach Příbram zum Anschlusse an die k. k. Staatsbahnen.

Das k. k. Handelsministerium hat die Sr. Eminenz dem Cardinal und Fürst-Erzbischofe von Prag, Franciscus de Paula Grafen von Schönborn, im Vereine mit Carl Freiherrn von Lilgenau, Besitzer der Domäne Schlüsselburg, mit dem Erlasse vom 23. September 1892, Z. 35.841 (Vrdgs.-Bl. vom 4. October 1892, Nr. 113), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Blatna über Schlüsselburg und Rožmital nach Příbram zum Anschlusse an die k. k. Staatsbahnen auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 31. März 1893. Z. 14.629.

Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der preussischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1891/92.

Das Netz der dem öffentlichen Verkehre dienenden preussischen Staatseisenbahnen mit normaler Spurweite, welches am Ende des Betriebsjahres 1890/91 eine Ausdehnung von 24.708·88 km besass, erfuhr im Laufe des Berichtsjahres in Folge Eröffnung neuer Bahnlinien einen Zuwachs von 352·55 km, hingegen durch die Ausserbetriebsetzung, bezw. den Umbau einer Anzahl kleinerer Bahnstrecken einen Abgang von 50·46 km, so dass die Gesammtlänge derselben am Schlusse des Gegenstandsjahres 25 010·97 km betrug, wovon 9457·86 km zwei-, 36·40 km drei- und 41·22 km viergeleisig betrieben wurden.

Das Netz der preussischen Staatseisenbahnen, wie es am Ende des Betriebsjahres 1891/92 bestand, war in 11 Directionsbezirke eingetheilt und es kamen von der Gesammtlänge derselben auf die Bezirke der Eisenbahn-Direction: Altona 1568·39 km (davon 456·26 km zweigeleisig), Berlin 3215·19 km (davon 849·49 km zwei-, 7·01 km drei- und 20·42 km viergeleisig), Breslau 2899·22 km (davon 491·13 km zweigeleisig), Bromberg 4275·89 km (davon 1255·51 km zweigeleisig), Cöln (linksrheinisch) 2013·49 km (davon 954·31 km zwei- und 11·23 km dreigeleisig), Cöln (rechtsrheinisch) 2356·03 km (davon 977·32 km zwei-, 8·85 km drei- und 4·48 km viergeleisig), Elberfeld 1246·12 km (davon 535·84 km zwei- und 7·30 km dreigeleisig), Erfurt 1955·28 km (davon 768·64 km zweigeleisig), Frankfurt a. Main 1330·72 km (davon 862·89 km zweigeleisig), Hannover 2304·11 km (davon 1242·85 km zweigeleisig)

und Magdeburg 1846·53 km (davon 1063·62 km zwei-, 2·01 km drei- und 16·32 km viergeleisig).

Einschliesslich des preussischen Antheils der Main-Neckar-Eisenbahn (6·91 km) und der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn (52·37 km) betrug die Gesammtlänge der am Schlusse des Betriebsjahres 1891/92 im Betriebe gestandenen, dem öffentlichen Verkehre dienenden preussischen Staatseisenbahnen mit normaler Spurweite 25.070·25 km; hievon kamen auf die Provinzen: Ostpreussen 1306·53 km, Westpreussen 1214·31 km, Pommern 1256·68 km, Posen 1618·10 km, Schlesien 3330·62 km, Brandenburg einschl. Berlin 2488·07 km, Sachsen 2248·07 km, Hannover 2123·69 km, Westphalen 2108·24 km, Hessen-Nassau 1340·37 km, Rheinprovinz 3246·40 km und Schleswig-Holstein 1017·0 km, somit auf das preussische Staatsgebiet im Ganzen 23.298·08 km (gegen 22.995·49 km im Vorjahre), während 1772·17 km (gegen 1771·91 km im Vorjahre) dieser Bahnen in angrenzenden Staaten, und zwar im Königreiche Sachsen 142·04 km, in den Grossherzogthümern Sachsen-Weimar 155·95 km, Hessen 111·53 km, Oldenburg 114·39 km, Mecklenburg-Schwerin 125·47 km, Mecklenburg-Strelitz 72·94 km, ferner in den Herzogthümern Anhalt 268·03 km, Braunschweig 354·46 km, Sachsen-Coburg-Gotha 160·5 km, Sachsen-Meiningen-Hildburghausen 36·0 km. Sachsen-Altenburg 0·93 km, dann in den Fürstenthümern Lippe-Detmold 29·30 km, Schaumburg-Lippe 24·32 km, Reuss jüngere Linie 16·86 km, Schwarzburg-Rudolstadt 14·86 km, Schwarzburg-Sondershausen 49·45 km, Waldek 17·08 km und endlich in den Staaten Bremen 39·12 km und Hamburg 28·31 km, im Königreiche der Niederlande 5·37 km und in der österr.-ungar. Monarchie 5·26 km gelegen waren.

Im Besitze des preussischen Staates befand sich ausserdem noch ein Netz von schmalspurigen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Zweigbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk mit einer Gesammtlänge von 109·48 km, ferner eine Anzahl von Bahnstrecken für nichtöffentlichen Verkehr, deren Gesammtlänge 196·69 km betrug.

Rücksichtlich der unter preussischer Staatsverwaltung für Rechnung des Staates betriebenen, dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen mit normaler Spurweite stellten sich die Bestandes-, Betriebs- und finanziellen Ergebnisse des Betriebsjahres 1891/92, gegenüber jenen des Vorjahres folgendermassen:

		1891/92	1890/91
Betriebslänge mit Jahresschluss	km	25.221	24.918
„ im Jahresdurchschnitte	„	25.067	24.698
Verwendetes Anlagecapital im Ganzen	M.	6530,457.831	6381,526.028
„ „ pro Kilometer	„	261.104	258.276
Der Ertragsberechnung zu Grunde liegendes Anlagecapital	„	6468,077.166	5254,839.476
Locomotiven	Anzahl	10.120	9.668
Personenwagen	„	16.141	15.466
Gepäckswagen	„	4.406	4.227
Güterwagen	„	201.070	192.852
Beförderte Personen I. Classe	„	1,256.205	1,262.025
„ „ II. „	„	31,032.902	27,380.342
„ „ III. „	„	153,958.181	136,105.387
„ „ IV. „	„	113,180.887	104,607.192
„ „ vom Militär	„	4,521.605	5,378.937
„ „ im Ganzen	„	303,949.780	274,733.883
„ „ pro Kilometer Betriebslänge	„	321.788	311.761
„ „ pro Tag	„	832.739	752.696
Beförderte Güter nach dem Normaltarif	t	62,636.881	60,741.105
darunter:			
Eil- und Expressgüter	„	365.287	361.551
Stückgüter	„	4,399.239	4,342.129
Wagenladungsgüter	„	57,872.355	56,037.425
Beförderte Güter nach Ausnahmetarifen	„	61,012.526	58,166.765
„ „ im Ganzen	„	123,649.407	118,907.870
„ „ pro Kilometer Betriebslänge	„	4.933	4.814
„ „ pro Tag	„	338.766	325.775
Einnahmen für beförderte			
Personen I. Classe	M.	9,846.550	9,951.084
„ II. „	„	58,706.247	57,622.098
„ III. „	„	95,049.915	90,483.960
„ IV. „	„	61,559.062	57,914.232
„ vom Militär	„	5,867.120	6,886.560
„ im Ganzen	„	231,028.894	222,857.934
„ pro Kilometer Betriebslänge	„	9.438	9.238
Einnahmen für befördertes Gepäck	„	5,627.346	5,445.539
Sonstige Einnahmen aus dem Personenverkehre	„	528.495	448.496
Einnahmen aus dem Verkehre mit Personenzügen im Ganzen	„	237,184.735	228,751.969
Einnahmen für beförderte			
Eil- und Expressgüter	M.	12,892.015	12,831.834
Frachtgüter	„	544,623.574	531,428.387

		1891/92	1890/91
Postgüter	M.	950.449	887.886
Thiere aller Art	"	19,166.685	19,071.313
Militärgüter, frachtpflichtige Dienstgüter und Nebenerträge	"	49,818.187	45,827.741
Einnahmen für beförderte Güter im Ganzen	"	627,450.910	610,047.161
" " " " pro Kilometer Betriebslänge	"	25.030	24.700
Sonstige Einnahmen im Ganzen	"	46,171.513	42,413.104
Gesammteinnahmen	"	910,807.158	881,212.234
" pro Kilometer Betriebslänge	"	36.305	35.646
" pro Tag	"	2,495.362	2,414.280
Gesammtausgaben	"	593,638.960	548,074.111
" pro Kilometer Betriebslänge	"	23.683	22.191
" in Percent der Gesammteinnahmen		65·17	62·19
Einnahmenüberschuss im Ganzen	M.	317,168.198	333,138.123
" in Percent des der Ertragsberechnung zu Grunde liegenden Anlagecapitals		4·90	6·33

Vorstehender Zusammenstellung nach hat sich somit gegenüber dem Vorjahre die Zahl der im Betriebsjahre 1891/92 beförderten Personen um 29,215.897 oder 10·6 pCt., die Tonnenzahl der transportirten Güter um 4,741.537 oder 3·9 pCt., die Einnahme aus dem Personenverkehre um 8,170.960 Mk. oder 3·6 pCt., die aus dem Gepäcks- und sonstigen Verkehre mit Personenzügen um 261.806 M. oder 4·4 pCt., die Einnahme aus dem Güterverkehre um 17,403.749 M. oder 2 9 pCt., jene aus verschiedenen sonstigen Ertragsquellen um 3,758.409 M. oder 8·9 pCt., die Gesammteinnahme um 29,594.924 M. oder 3·4 pCt., die Gesammtausgabe um 45,564.849 M. oder 8·3 pCt. vermehrt, der Einnahmenüberschuss hingegen um 15,969.925 M. oder 4·8 pCt. vermindert.

Von der Gesammtzahl der im Betriebsjahre 1891/92 beförderten Personen benützten 0·5 pCt. die I., 10 0 pCt. die II., 49·5 pCt. die III. und 38·1 pCt. die IV. Classe, während 1·9 pCt. aller Reisenden Militärpersonen waren. Zum Gesammtgewichte der transportirten Güter haben die nach dem Normaltarif expedirten Eil- und Expressgüter 0·3 pCt., Stückgüter 3·7 pCt., Wagenladungsgüter 47·1 pCt. und die nach Special- und Ausnahmetarifen beförderten Güter 48·9 pCt. beigetragen. Die durchschnittliche Transportweite je einer Person, bezw. Gütertonne betrug 25·91, bezw. 119·43 km gegen 27·37, bezw. 120·60 km im Vorjahre.

Am Gesammtbetrage der Einnahmen des Gegenstandsjahres participirten die Einnahmen aus dem Personenverkehre mit 25·3 pCt., die aus dem Gepäcks- und sonstigen Verkehr mit Personenzügen mit 0·7 pCt., die aus dem Güterverkehre mit 68·9 pCt. und jene aus sonstigen Ertragsquellen mit 5·1 pCt., während vom Gesammtbetrage der Jahresausgaben zur Bestreitung der persönlichen Ausgaben 258,109.280 M. oder 43·5 pCt., der allgemeinen Kosten 32,452.039 M. oder 5·5 pCt., der Bahnerhaltungskosten 66,241.086 M. oder 11·2 pCt., der Bahntransportskosten 129,088.487 M. oder 21·8 pCt., der Kosten für Erneuerung bestimmter Gegenstände, erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen 103,908.275 M. oder 17·5 pCt. und anderweitiger Kosten 3,839.793 M. oder 0·5 pCt. erforderlich waren.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Bahnunterfahrt am Nordende der Station Zauchtl: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die bereits für den 18. April anberaumt gewesene politische Begehung, betreffend die Herstellung einer Bahnunterfahrt am Nordende der Station Zauchtl als Ersatz für die gegenwärtig daselbst bestehende Niveauübersetzung der Bezirksstrasse Neutitschein — Fulnek, auf den 25. April vertagt. [G.-I.-Z. ad 7052.]

— (Linie Wien — Krakau: Stirnverladerampe beim Schleppgeleise der städt. Confinirungsanstalt nächst Krakau.) Rechts des Schleppgeleises der städt. Confinirungsanstalt nächst Krakau wurde bei km 1·3/4 eine Stirnverladerampe hergestellt. [26. März, Z. 9602.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in Villach.) Für die zur Erweiterung des Aufnahmsgebäudes am Südbahnhofe in Villach nothwendig gewordenen Herstellungen wurde der Bauconsens ertheilt. Diese Herstellungen umfassen:

1. einen Anbau an der Ostseite des Gebäudes, enthaltend die Speise- und Wirthschaftsräume der Restauration, eine gedeckte Veranda in der Verlängerung der Halle, Depoträume und die Lampisterie;
2. einen Anbau auf der Westseite, enthaltend eine Veranda in der Verlängerung der Halle und eine solche auf der Strassenseite und ein Portierzimmer;
3. einen Mittelbau und einen Gang längs des bestehenden Wartesaaltractes behufs Schaffung eines geräumigen Vestibules und entsprechender Räume für Cassen, Gepäcksaufgabe, Tabaktrafik sammt Wohnung und Depots;
4. die Adaptirung des östlichen Pavillons behufs Beschaffung eines directen Zuganges vom Vestibule zur Restauration;
5. die Adaptirung des westlichen Pavillons und des anschliessenden Tractes behufs entsprechender Situirung der Bureaux.

— (Linie Wien — Triest: Geleiseumstaltungen in den Stationen Wr.-Neustadt und Steinfeld.) In den Stationen Wr.-Neustadt und Steinfeld werden aus Verkehrsrücksichten Geleiseumstaltungen vorgenommen. [25. März, Z. 624.]

Unterkrainer Bahnen. (Theilstrecke Rudolfswerth-Straža: Politische Begehung über die Projectsänderungen.) Auf Grund des Ergebnisses der am 16. März stattgefundenen politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, betreffend die Projectsänderungen auf der Theilstrecke Rudolfswert—Straža wurde für die zum Zwecke der Verbesserung der Abflussverhältnisse im Inundationsgebiet zwischen km 3·9 und 4·4 projectirten Herstellungen und für die Situirung der Stationsgebäude in Straža, ferner für die Erweiterung des Durchlasses in km 8·0/1, der Consens ertheilt. [31. März, Z. 16.992.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Borossebes-Buttin—Menyháza. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti es közlekédési közlöny" vom 24. März und dessen darauffolgende Nummern (bis Nr. 40 vom 2. April) verlautbaren den Wortlaut der zufolge Allerhöchster Entschliessung Sr. Majestät, ddo. Wien, vom 23. Februar 1893, erflossenen Concessions-Urkunde für die normalspurige Localbahn Borossebes-Menyháza (Erlass des kgl. ungar. Handelsministers, Z. 15.465/III vom 10. März 1893). Das effective Baucapital dieser von der Station Borossebes-Buttyn der Linie Arad—Gurahoncz abzweigenden 16·5 km langen, im Bereiche des Comitates Arad gegen Nordosten führenden und im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des darauf bezüglichen G.-A. IV ex 1888 zu erbauenden Linie (Concessionär Graf Friedrich Wenkheim) ist mit 330.000 fl. bemessen. Als Stationen, bezw. Haltestellen sind bestimmt:

1. die auf 600 m zu erweiternde gemeinschaftliche Station Borossebes der Linie Arad — Gurahoncz der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen und der neu zu erbauenden Linie Borossebes—Menyháza,
2. Szelezsan-Prezest, 100 m lang, und
3. Bohány, 200 m lang, beide als vorläufig auch für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestellen,
4. Dézna, 300 m lang, als für den gesammten Personen-, Gepäcks- etc., sowie Eil- und Frachtgutverkehr eingerichtete Station,
5. Ravna, 100 m lang, und
6. Monyásza, 100 m lang, beide letzteren als für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestellen,
7. Menyháza-Bad und -Curhaus als Haltestelle,
8. Menyháza, 200 m lang, als für den gesammten Personen-, Gepäcks- etc., sowie Eil- und Frachtgutverkehr eingerichtete Endstation der Linie.

Projectirte Strassenbahn, theilweise mit Dampf-, theilweise mit Petroleummotoren-Betrieb, in Pressburg. (Erweiterung des in Aussicht genommenen Betriebsnetzes.) Die zum Bau einer Strasseneisenbahn im Bereiche der Stadt Pozsony (Pressburg [vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37, Vorconcession Post 1]) von den Concessionswerbern gebildete Commandit-Gesellschaft hat mit Bewilligung der Pressburger Stadtbehörde die technischen Vorarbeiten vornehmen lassen. Dem technischen Elaborate zufolge, beabsichtigt die Unternehmung ausser den Hauptverkehrsadern noch Linien zur Dynamitfabrik und zur Patronenfabrik zu erbauen. Dem Projects-Elaborate zufolge soll der Betrieb auf einzelnen Strecken mittelst Dampf, auf anderen mittelst Petroleummotoren bewerkstelligt werden. Auf der Hauptstrecke Zuckermantel — Rosengasse — Marktplatz — Erzherzog Friedrichstrasse—Stefaniestrasse—Staatsbahnhof werden Dampfmotoren in Anwendung kommen, da Petroleummotoren nicht geeignet sind, die bedeutende Steigung des Terrains auf dem Marktplatze zu überwinden. Die übrigen Linien, welche zumeist über flaches Terrain führen, werden mit Petroleummotoren befahren werden und werden die Passagiere bei den Anschlüssen umsteigen müssen. Das Unternehmen soll längstens im Mai 1894 dem Verkehr übergeben werden.

Schmalspurige Industriebahn Topolovecz - Lukatecz. (Betriebseröffnung.) Am 30. März fand die technisch-polizeiliche Begehung der von der Station Topolovecz (zwischen Temesvár und Karansebes) der Hauptlinie (Wien) —Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehenden und bis zu den Lukateczer Bergbau-Revieren und Holzschlägen führenden schmalspurigen Industriebahn Topolovecz-Lukatecz statt. Nachdem der Bauzustand commissionell als geeignet befunden wurde, erfolgte die Uebergabe der vorläufig nur für den Waarenverkehr eingerichteten Linie.

Donau - Draubahn -Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung und Auflösung.) Am 31. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Stefan von Bittó die diesjährige ordentliche (und letzte) Generalversammlung der Actionäre der Donau-Draubahn-Actiengesellschaft, d. i. der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Zákány—Dombovár—Báttaszék, statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus wurde die Auflösung der Gesellschaft ausgesprochen, nachdem der Staat sämmtliche Actien der Gesellschaft, deren Linie nunmehr einen integrirenden Theil der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram) —Fiume bildet, zur sofortigen Rückzahlung gekündigt hat. In Folge dessen wird die Löschung der Firma „Donau-Draubahn-Actiengesellschaft" in den öffentlichen Büchern demnächst erfolgen.

Localbahn Budapest—Szent-Lörincz. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 12. April fand unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Emil von Thaly die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Budapest—Szent-Lörincz (Eigenthum der Szt.-Löriuczer Ziegelei-Actiengesellschaft) statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 ex 1892). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Directionsbericht über die Gestion im Betriebsjahre 1892 zur Verlesung, welchem zufolge im abgelaufenen Jahre ein Nettogewinn von fl. 23.035 erzielt wurde, aus welcher Summe fl. 8 = 8 pCt. als Verzinsung und Dividende der auf 100 fl. lautenden Prioritäts- und Staatsactien bezahlt werden.

Projectirter Bau einer Maschinenfabrik der kgl. Ungar. Staatsbahnen in Pressburg. (Vornahme technischer Vorarbeiten.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, den Bau einer Maschinenfabrik der kgl. Ungar. Staatsbahnen in Pozsony (Pressburg) beschlossen und die Staatsbahn-Direction mit der Ausarbeitung des Projectes betraut, aus welchem Anlasse die Direction der Staatsbahnen im Einvernehmen mit der Pressburger Communalbehörde den ca. 50 Katastraljoch messenden Bauplatz ermittelte. Die projectirte Maschinenbaufabrik und Reparaturs-Werkstätte für das nordwestliche Betriebsnetz wird vorläufig auf einen Stand von 1000 Arbeitern bemessen sein.

Ausland.

Schweiz. (Bundesgesetz, betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen.) Von den beiden eidgenössischen Räthen der Bundesversammlung wurde der vom schweizerischen Bundesrathe vorgelegte Entwurf eines Bundesgesetzes, betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen angenommen. Es handelt sich dabei nicht um ein neues Gesetz, sondern um eine Revision des bisherigen Transportgesetzes vom Jahre 1875 im Sinne der möglichsten Annäherung an das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn - Frachtverkehr. Differenzen müssten nur da bestehen bleiben, wo die eigenartigen Verhältnisse dies erheischt haben. Obwohl das internationale Uebereinkommen nur den Güterverkehr regelt, wurden in das revidirte Transportgesetz auch der Personen- und Gepäckverkehr einbezogen und die Bestimmungen über den Transport auf Eisenbahnen auch auf den Dampfschiffverkehr ausgedehnt. In der allgemeinen Anordnung des Stoffes folgt der Entwurf dem Gesetz vom Jahre 1875 sofern, als die ersten Artikel (A, Art. 1—5) allgemeine Bestimmungen enthalten, welche sowohl auf den Personen-, als auch auf den Güterverkehr sich beziehen. Dann reihen sich an die besonderen Bestimmungen über den Güterverkehr (B, Art. 6—57), welche wieder in die Unterabtheilungen: 1. von der Eingehung des Frachtvertrages (Art. 6—12), 2. von der Durchführung des Frachtvertrages (Art. 13—24), 3. von der Haftpflicht (Art. 25—46), 4. von dem Rückgriff der Bahnen unter sich (Art. 47—55), 5. Processkosten (Art. 56) und 6. Höhere Gewalt (Art. 57) zerfallen und denen sodann die besonderen Bestimmungen über den Personen- und Gepäckverkehr (C, Art. 58—63) folgen. Den Schluss bilden: die Behandlung des Dampfschiffverkehres (D, Art. 64), der Strafartikel (E, Art. 65) und die Schlussbestimmungen (F, Art. 66 und 67). Bis zum Artikel 56, d. h. soweit als die Materie auch als internationales Recht geordnet ist, entspricht die Reihenfolge und die Nummernbezeichnung des Artikel genau der in dem internationalen Uebereinkommen durchgeführten Anordnung. Auf Grundlage dieses Gesetzes wird nunmehr auch das Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen, welches über die Rechte und Pflichten im Verkehre zwischen den Eisenbahnen und dem Publicum sowohl hinsichtlich der internationalen als auch der internen Transporte Auskunft gibt und sich in den Grundsätzen von der Gesetzgebung nicht entfernen darf, einer Revision unterzogen werden müssen, was jedoch unter dem Vorbehalte des Genehmigungsrechtes durch den Bundesrath Sache der Eisenbahnverwaltungen sein wird. [H.-M.-Z. 18.788.]

— (Pfandrechtliche Sicherstellung eines Eisenbahnanlehens.) Der Verwaltungsrath der Regionalbahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds ist beim Bundesrathe um die pfandrechtliche Sicherstellung im 2. Range für ein Anlehen im Betrage von 325.000 Frcs. auf der ca. 26 km langen Eisenbahnlinie von Saignelégier nach Chaux-de-Fonds nebst Betriebsmaterial und Zubehörden eingeschritten. Dieses Anlehen soll zur Vollendung und Verbesserung der Bahn, sowie zur Vermehrung des

Rollmaterials dienen. Dieser Sicherstellung geht diejenige im 1. Range für eine Summe von 370.000 Frcs. vor.

— (Umrechnung der österr. Gulden in Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der österr. Guldenwährung zur Frankenwährung ist für die österr.-schweizerischen Grenzstationen ab 1. April bis auf Weiteres mit 1 Gulden = 2·074 Franken festgesetzt worden.

England. (Neue Pullmann-Wagen der London Brighton und South Coast Bahn.) Vor Kurzem wurden Seitens der Brighton Bahn 3 neue Salonwagen, System Pullmann, in Verkehr gesetzt, welche in den Werkstätten der Gesellschaft gebaut worden sind. Dieselben sind nach den neuesten Erfahrungen mit grossem Luxus hergestellt und besitzen gedeckte Verbindungsgänge von einem Wagen zum anderen. Die Hauptdimensionen der Wagen sind: Länge zwischen den Puffern 60 Fuss 8 Zoll (18·49 m), Kastenlänge 54 Fuss (16·46 m), Kastenbreite 8 Fuss 7 Zoll (2·62 m), innere lichte Höhe des Wagens 7 Fuss 6¾ Zoll (2·30 m). Die Wagen laufen auf 2 vierrädrigen Druckgestellen, sind mit der durchgehenden Westinghouse Bremse, einer Warmwasserleitung für die Heizung und mit elektrischen Communications-Signalen für den Verkehr zwischen Reisenden und den Wagenbegleitern versehen. Jeder Wagen besitzt 25 elektrische Lampen und ausserdem noch eine Anzahl eleganter Oellampen, welche in dem Falle in Verwendung treten, wenn die Wagen in nicht elektrisch beleuchtete Züge eingestellt werden. Jeder Wagen fasst 32 Reisende, wovon 20 im Salon und 12 in der Rauchabtheilung Platz finden, ausserdem ist ein Buffet und 2 Closets in jedem Wagen. Das Aeussere der Wagen ist dunkelbraun gehalten mit reichen Verzierungen in Gold, das Innere des Salons ist hochroth ausgestattet, die Rauchabtheilung, sowie der Durchgang und das Buffet mit Mahagonyholz ausgekleidet. Die Wagendecke ist in weiss mit Goldverzierungen gehalten. Die Drehsitze und Lehnsessel sind mit Sammt gepolstert. Die grossen Rundbogenfenster erhielten rothe Damastvorhänge, die Wagenwände und Abtheilungswände grosse Spiegel; der Fussboden ist mit Teppichen versehen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 T. Gehalt ist am 3. März mit 23 Passagieren und 966 Gewichtstonnen Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 165 Colli Bier, 6 Colli Mützen, 4 Colli Papier, 1 Collo Kurzwaaren, 3 Colli Muster, 46 Colli Esswaaren, 5 Colli Liqueure, 8 Colli Manufacte, 12 Colli Holzwaaren, 1 Collo Metallwaaren, 2 Colli Steinwaaren, 60 Colli Erdäpfel, 2 Colli Schuhwaaren, 6 Colli Spiritus, 11 Colli Glaswaaren, 15 Colli Wein, 2 Colli Zucker; nach Pekalongan 10 Colli Mehl; nach Padang 150 Colli Bier; nach Samarang 50 Colli Mehl; nach Batavia 25 Colli Mehl; nach Soerabaya 100 Colli Mehl; nach Suakim 20 Colli Specereien; nach Suez 3 Colli Muster, 5 Colli Esswaaren, 2 Colli Manufacte, 2 Colli Spiritus, 3 Colli Lampen, 4 Colli Glaswaaren; nach Gedda 100 Colli Esswaaren, 7 Colli Manufacte, 5 Colli Kurzwaaren, 5 Colli Spiritus, 700 Colli Zucker, 20 Colli Schwefel; nach Aden 228 Colli Papier, 70 Colli Mehl, 30 Colli Garne, 15 Colli Obst, 2 Colli Manufacte, 5 Colli Glasperlen, 3 Colli Porcellan, 2 Colli Tabak, 3 Colli Esswaaren, 119 Colli Zucker, 1 Collo Glaswaaren. 700 Stück ½zöllige Bretter, 1100 Stück Bretter, 2500 Stück Zugleisten, 600 Stück Staffeln; nach Zanzibar 5 Colli Papier, 40 Colli Mehl; nach Mozambique 20 Colli Mehl, 5 Colli Baumwollwaaren; nach Hodeidah 5 Colli Metallwaaren, 50 Colli Zündhölzchen; nach Bombay 15 Colli Mützen, 21 Colli Knöpfe, 917 Colli Papier, 18 Colli Spielkarten, 22 Colli Muster, 5 Colli Erdwachs, 44 Colli Kurzwaaren, 92 Colli Baumwollwaaren, 174 Colli Farben, 23 Colli Garne, 8 Colli Musikinstrumente, 50 Colli Lampen, 138 Colli Manufacte, 50 Colli Quecksilber, 155 Colli Metallwaaren, 30 Colli Holzwaaren, 246 Colli Glasperlen, 2 Colli Mehl, 3 Colli Schuhwaaren, 294 Colli Seife, 28 Colli Esswaaren, 3 Colli Spielwaaren, 20 Colli Spiritus, 2 8 Colli Wein, 112 Colli Glaswaaren, 2500 Colli Zucker; nach Kurrachee 35 Colli Papier, 2 Colli Kurzwaaren, 2 Colli Baumwollwaaren, 5 Colli Metallwaaren, 2 Colli Holzwaaren, 1 Collo Knöpfe, 1 Collo Wein; nach Bushire 2 Colli Garne, 6 Colli Glaswaaren, 88 Colli Zucker; nach Manila 2 Colli Glaswaaren; nach Bagdad 8 Colli Mützen, 43 Colli Papier, 4 Colli Baumwollwaaren, 9 Colli Farben, 10 Colli Specereien, 1 Collo Manufacte, 1 Collo Glasperlen, 10 Colli Zucker; nach Mangalore 13 Colli Kurzwaaren; nach Bundez-Abbas 1 Collo Muster; nach Bassorah 20 Colli Bier, 81 Colli Papier, 1 Collo Baumwollwaaren, 7 Colli Lampen, 2 Colli Manufacte, 2 Colli Glasperlen, 1 Collo Porcellan, 8 Colli Glaswaaren; nach Colombo 30 Colli Bier, 18 Colli Papier, 1 Collo Kurzwaaren, 6 Colli Wein; nach Rangoon 2 Colli Knöpfe, 1 Collo Papier, 8 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Manufacte, 1 Collo Metallwaaren, 1 Collo Glaswaaren, 5 Colli Glasperlen; nach Sydney 2 Colli Wein; nach Madras 8 Colli Papier, 5 Colli Garne, 1 Collo Manufacte, 6 Colli Holzwaaren, 1 Collo Metallwaaren, 2 Colli Lampen, 47 Colli Glasperlen, 5 Colli Glaswaaren; nach Calcutta 5 Colli Knöpfe, 4 Colli Muster, 211 Colli Papier, 4 Colli Kurzwaaren, 13 Colli Baumwollwaaren, 7 Colli Garne, 7 Colli Lampen, 11 Colli Manufacte, 31 Colli Metallwaaren, 6 Colli Holzwaaren, 124 Colli Glasperlen, 1 Collo chemische Producte, 1 Collo Porcellan, 20 Colli Glaswaaren, 58 Colli Wein, 11 Colli Seife; nach Penang 1 Collo Knöpfe, 1 Collo Manufacte; nach Singapore 2 Colli Knöpfe, 9 Colli Papier, 40 Colli Mehl, 1 Collo Holzwaaren, 1 Collo Metallwaaren, 1 Collo Lederwaaren, 87 Colli Glaswaaren, 2 Colli Mützen, 3 Colli Glaswaaren, 8 Colli Wein; nach Soerabaya 100 Colli Mehl, 9 Colli Garne, 3 Colli Glaswaaren; nach Batavia 1 Collo Mützen, 3 Colli Knöpfe, 3 Colli Papier, 3 Colli Manufacte; nach Samarang 30 Colli Erdwachs, 1 Collo Garne; nach Ternate 2 Colli Porcellan; nach Padang 5 Colli Kurzwaaren; nach Hongkong 10 Colli Kurzwaaren; nach Yokohama 2 Colli Papier, 5 Colli chemische Producte, 1 Collo Wein, 30 Colli Glasperlen; nach Hobsonsbay 1 Collo Muster; nach Kobe 27 Colli Glasperlen. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 490.960 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Tägliche Ausgabe combinirter Tour- und Retourbillets von Wien nach Pressburg und umgekehrt.) Am 15. April werden täglich zur Fahrt nach Pressburg (Pozsony) per Postschiff (Canal Weissgärber und Praterquai) um 7 Uhr Früh oder per Pressburger Passagierschiff um 4 U. Nachm. (nach dem 1. Mai um 5 U. Nachm. ab Schiffsstation Weissgärber und zurück mit den Zügen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, oder umgekehrt ab Bahnstation Pressburg (Pozsony) zur Fahrt nach Wien (Staats- oder Nordbhf.) und Retourfahrt per Schiff combinirte Tour- und Retourkarten mit dreitägiger Giltigkeit ausgegeben, welche zur Fahrt auf dem I. Platze des Schiffes und der Retourfahrt in der II. Classe der Bahn, bezw. auf dem II. Platze des Schiffes und III. Classe der Bahn berechtigten. Der Fahrpreis beträgt von Wien (Weissgärber, Praterquai) nach Pressburg (Pozsony) und retour oder umgekehrt: I. Platz Schiff, II. Classe Bahn fl. 2·89, II. Platz Schiff, III. Classe Bahn fl. 1·71 Banknoten inclusive Billet-Stempelgebühr. 25 kg Freigepäck wird nur auf der Wasserstrecke gewährt. Bezüglich der Bahnfahrt ist die Benützung der fahrplanmässigen Personenzüge der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen ab Pressburg (Pozsony) gestattet und können die Passagiere nach Wahl nach Wien Staats- oder Nordbhf. fahren. Die Benützung der Bahnschnellzüge ist nur gegen Aufzahlung der tarifmässigen Mehrgebühren und des Aufschlages möglich.

— (Eröffnung der täglichen Postschiffahrten Wien—Linz—Passau, der Localschiffahrten Krems—Stein—Grein und im Wiener Donaucanale.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden die täglichen Postschiffahrten Wien—Linz—Passau heuer wie folgt eröffnet:

Von Wien (Stefaniebrücke und Praterquai) nach Linz ab 6 U. 30 Min. Früh; erste Fahrt am 29. April.
„ Linz nach Wien (Stefaniebrücke und Praterquai ab 7 U. 30 Min. Früh; erste Fahrt am 1. Mai.
„ Von Linz nach Passau ab 5 U. 30 Min. Früh; erste Fahrt am 30. April.
„ Passau nach Linz ab 3 U. Nachm; erste Fahrt am 30. April.

Die täglichen Localschiffahrten zwischen Krems—Stein—Melk—Grein werden mit 6. Mai eröffnet.

Die Localfahrten im Wiener Donaucanale nach und von Nussdorf werden mit 1. Mai eröffnet.

Fiumaner Hafen. (Bau von See-Docks und einer Schiffswerfte.) Die kgl. ungar. Regierung hat auf Antrag der betheiligten Ministerien des Handels und der Finanzen, den Bau von grossen See-Docks und zugleich einer Schiffswerfte, beides im Bereiche des Fiumaner Hafens, beschlossen. Der Bau soll nach hiezu erfolgter Bewilligung des erforderlichen Credits durch die Legislative und nach Fertigstellung des am „puto franco“ im Bau begriffenen grossen Importlagers in Angriff genommen worden. Bei diesem Anlasse sei bemerkt, dass die Fiumaner Hafenbau-Arbeiten bisher bereits einen Kostenaufwand über 16,000.000 fl. und die Erweiterung und Einrichtung der Staatsbahnstation Fiume, von 1,361.000 fl. beanspruchten.

Ungarische Seeschiffahrt. (Erhöhung der Subvention für die freie Seeschiffahrt.) Der kgl. ungarische Handelsminister wird im Einvernehmen mit dem Finanzminister, wie aus Budapest berichtet wird, der Legislative einen Gesetz-Entwurf vorlegen, durch welchen die Erhöhung der Subvention für die „freie Seeschiffahrt" um jährlich 100.000 fl. erhöht werden soll, um deren Entwicklung insbesondere bezüglich der Qualität des Schiffsmaterials zu fördern.

Telegraphenflotte. (Länge der submarinen Kabel.) Ein Bericht des internationalen Telegraphenbureau zu Bern machte die folgenden interessanten, für das Jahr 1892 geltenden Mittheilungen über die Vertheilung, die Pferdekraft und den Tonnengehalt derjenigen Schiffe, welche entweder speciell mit Rücksicht auf die Legung und Unterhaltung der submarinen Kabel gebaut oder später diesem Zwecke angepasst worden sind.

	Schiffe	Tonnen	HP
England:			
Britische Regierung	2	2.539	1205
Indische „	1	1.150	130
Canadische „	1	785	90
Privatgesellschaften	26	47.079	5298
Frankreich:			
Französische Regierung . . .	2	1.600	230
Privatgesellschaften	2	3.103	460
Italien:			
Italienische Regierung	1	1.247	180
Dänemark:			
Privatgesellschaften	2	1.581	240
China:			
Chinesische Regierung	1	1.034	150
Zusammen . . .	38	60.118	7983

Die Länge der unter staatlicher Verwaltung und im Besitze von Privatgesellschaften stehenden submarinen Kabel stellte sich um die Mitte des Jahres 1891 wie folgt:

	Zahl der Gesellschaften	Länge in Seemeilen der Kabel	Länge in Seemeilen der Leitungen
A. Unter staatlicher Verwaltung:			
Deutsches Reich	.	1.580	2.877
Frankreich und Colonien .	.	3.969	4.496
England und Colonien . .	.	4.010	7.685
Italien	.	1.027	1.092
Andere Länder	.	2.593	3.276
Zusammen . . .	.	13.179	19.426
B. Im Besitze von Privatgesellschaften:			
England	18	83.160	83.800
Frankreich	3	12.950	12.950
Vereinigte Staaten von Nordamerika	3	10.225	10.225
Dänemark	1	6.620	6.846
Argentinische Republik . .	1	32	64
Zusammen . . .	26	112.987	113.885
Summe ad A . . .		13.179	19.426
Summe ad B . . .		112.987	113.885
Insgesammt . . .		126.166	133.311

[„Elektrische Zeitschrift."]

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des L. Stückes.) Das am 14. April herausgegebene L. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2155: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien, vom 7. April 1893, Z. 27.367, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Sereth in der Bukowina nach Galizien.

Nr. 2156: Landespolizeiliche Anordnung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Breslau vom 8. April 1893, Z. 180 b, betreffend die Einhebung von Gebühren für die kreisthierärztliche Untersuchung der aus Oesterreich-Ungarn zur Ein- oder Durchfuhr gelangenden Thiere.

— (Inhalt des LI. Stückes.) Das am 15. April herausgegebene LI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2157: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 9. April 1893, Z. 369, betreffend die Einhebung einer Gebühr für die thierärztliche Untersuchung der aus dem Auslande zur Ein- oder Durchfuhr gelangenden Pferde, Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 2158: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 13. April 1893, Z. 387, betreffend die Bekanntgabe jener Sperrgebiete in Oesterr.-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh verboten ist.

Nr. 2159: Bekanntmachung des königl. württembergischen Ministeriums des Innern vom 30. März 1893, betreffend die Bekanntgabe jener Sperrgebiete in Oesterr.-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh nach Württemberg verboten ist.

Nr. 2160: Bekanntmachung des württembergischen Staatsministeriums des Innern vom 30. März 1893, betreffend die Gestattung der Einfuhr von Schweinen aus Wiener-Neustadt nach Württemberg auch über die bayerischen Eintrittsstationen Lindau, Passau und Simbach.

— (Inhalt des LII. Stückes.) Das am 17. April herausgegebene LII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2161: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 11. April 1893, Z. 2408, betreffend die Bestimmung der Station Presekareny als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen, sowie von frischem Fleisch.

Nr. 2162: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 12. April 1893, Z. 5438, betreffend die Beibringung von Viehpässen für Handelsschweine, sowie die sanitäre Beschau beim Transporte mittels Eisenbahnen.

Nr. 2163: Landespolizeiliche Anordnung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Liegnitz vom 8. April 1893, Z. 220, betreffend die Einhebung einer Gebühr für die thierärztliche Untersuchung der zur Einfuhr gelangenden Pferde, Wiederkäuer und Schweine.

Nr. 2164: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 9. April 1893, Z. 5997, betreffend die Wiedergestattung der Ausfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Storozynetz, sowie die Wiedergestattung des Ein- und Ausladens von Klauenthieren in den in diesem Bezirke gelegenen Vieh-Ein- und Ausladestationen.

Nr. 2165: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 11. April 1893, Z. 6169, betreffend das Verbot des Eintriebes von Klauenthieren aus den galizischen Bezirken Borszczow und Zaleszczyki in die Bukowina.

— (Inhalt des LIII. Stückes.) Das am 19. April herausgegebene LIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2166: Kundmachung des kgl. württembergischen Ministeriums des Innern vom 28. Jänner 1893, betreffend die Einfuhr von Rindvieh aus Oesterr.-Ungarn nach Württemberg.

Nr. 2167: Bekanntmachung des kgl. württembergischen Ministeriums des Innern vom 27. Februar 1893, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Schafen, sowie die Einfuhr von Schweinen aus Oesterr.-Ungarn.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 11. April d. J. dem Hafen- und Seesanitäts-Vicecapitän Peter Pavicich den Titel und Charakter eines Hafen- und Seesanitäts-Capitäns allergnädigst zu verleihen geruht. Baquehem m. p.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.
Achensee-Eisenbahn.
Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr mit Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn, der Achensee-Eisenbahn und der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.

Mit 1. Juni 1893 gelangt ein neuer Tarif für den vorerwähnten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält geänderte Fahrpreise, sowie Fahrpreise für neu aufgenommene Relationen.

Hiedurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. October 1890, sowie die Nachträge I—III aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 30 kr. erhältlich.

Wien, am 20. April 1893. [378]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Mit 1. Juni 1893 tritt für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. November 1890 sammt Nachträgen aufgehoben wird.

Dieser neue Tarif, welcher geänderte reglementarische Bestimmungen, sowie geänderte und neue Fahrpreise enthält, ist bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 20 kr. erhältlich.

Wien, am 16. April 1893. [379]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Mährisch-schlesische Centralbahn.

Fahrplan-Aenderungen.

Mit 1. Mai 1893 treten im Fahrplan der Züge mit Personenbeförderung auf unseren Strecken folgende Aenderungen, bezw. Neuerungen ein:

Der Personenzug Nr. 102 wird von Ziegenhals um 6 Minuten später, d. i. 5 U. 36 M. Früh abgehen, wodurch ein Anschluss an den um 5 U. 27 M. Früh in Ziegenhals von Freiwaldau-Gräfenberg anlangenden Personenzug Nr. 21 der k. k. Staatsbahnen hergestellt, somit eine Tagesverbindung mit der Landeshauptstadt Troppau unter nachfolgenden Verkehrszeiten geschaffen werden wird:

Hinfahrt:

Freiwaldau-Gräfenberg ab 4 U. 30 M. Früh,
Troppau Centralbhf. an 8 U. 21 M. Früh.

Rückfahrt:

Troppau Centralbhf. ab 12 U. 51 M. Nm.
Freiwaldau-Gräfenberg an 4 U. 40 M. Nm.

Die im vorjährigen Sommer in Verkehr gestandenen Omnibuszüge Nr. 16 und 17 zwischen Jägerndorf-Freudenthal werden auch heuer wieder mit gering geänderten Verkehrszeiten an Sonn- und Feiertagen, und zwar in der Zeit vom 7. Mai bis incl. 17. September 1893 zur Einleitung gelangen. Ebenso wird an den vorgenannten Tagen der alljährlich in der Sommersaison zwischen Olmütz-Domstadtl durch den gemischten Zug Nr. 13 hergestellte Vergnügungszugsverkehr bei unveränderten Zeiten wieder aufgenommen werden.

Der gemischte Zug Nr. 662 der kgl. preussischen Staatsbahnen wird ab 1. Mai 1893 um 2 U. 15 M. Nachmittags von Jägerndorf nach Leobschütz-Ratibor abgehen, sohin der Anschluss von Troppau nach dieser Relation durch den Personenzug Nr. 8 (Troppau C. B. ab 12 U. 51 M. Nm.) hergestellt werden wird.

Hinsichtlich der Verkehrszeiten der Züge und deren Anschlüsse wird auf das affichirte Fahrplanplacat verwiesen.

Wien, im April 1893. [380]

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1893 wird zum Tarifhefte 1 der Nachtrag III, zum Tarifhefte 2 und 3 je ein Nachtrag II erscheinen.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen, Berichtigungen, dann hinsichtlich des Heftes 2 Aufnahme neuer Stationen, ferner hinsichtlich des Heftes 3 neue Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und einigen Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

Diese Nachträge können bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 10 kr. pro Stück bezogen werden.

Budapest, am 15. April 1893. [381]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Anhang zum Local- und Gütertarife (Berichtigung).

In der Pos. 15 des ab 1. Jänner 1893 giltigen Anhanges zum Local-Gütertarife ist der Text unter der Rubrik „Frachtsatz in Kreuzern ö. W. pro 100 kg" wie folgt zu berichtigen: „0·13 kr. Einheitssatz pro 100 kg und 1 km hinzugerechnet 3 kr. Manipulationsgebühr pro 100 kg."

Diese Berichtigung tritt am 25. April in Kraft.

Budapest, am 18. April 1893. [382]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Eröffnung des Verkehres auf der Drahtseilbahn.

Am 15. April d. J. wurde der Verkehr auf der Drahtseilbahn auf die Festung Hohen - Salzburg concessionsmässig wieder aufgenommen und am selben Tage mit Genehmigung der k. k. General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen die Haltestelle Mönchsberg dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Salzburg, am 19. April 1893. [383]

Priv. Oesterr-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Personenbeförderung mit Zügen zu ermässigten Preisen.

Vom 1. Mai 1893 ab bis auf Weiteres werden in den Stationen der unten benannten Strecken und bei den nachfolgend bezeichneten Zügen, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke untereinander, für die II. und III. Wagenclasse ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

Strecke	Zug Nr.
Bodenbach—Prag	404
Prag—Bodenbach	403
Střebichovic-Vinařic—Kralup	2412, 2414
Kralup—Střebichovic-Vinařic	2411, 2413
Kralup—Prag	412
Prag—Kralup	421, 423
Roztok—Prag	426, 428, 430
Prag—Roztok	425, 427, 129
Prag—Pardubitz	302
Pardubitz—Prag	301
Pardubitz—Chotzen	308
Chotzen—Pardubitz	307
Chotzen—Halbstadt	921
Halbstadt—Chotzen	922
Böhmisch-Trübau—Brünn	222, 224
Brünn—Böhmisch-Trübau	221, 223
Brünn—Grussbach-Schönau	128
Grussbach-Schönau—Brünn	127
Grussbach-Schönau—Wien	104, 106
Wien—Grussbach-Schönau	103, 105
Mistelbach—Wien	108, 110, 122
Wien—Mistelbach	107, 109, 111, 121
Wien—Marchegg	121
Marchegg—Wien	122
Wien—Bruck a/L. St.E.G.	121
Bruck a/L. St.E.G.—Wien	122
Hohenstadt—Olmütz	808
Brünn—Segen-Gottes	632
Segen-Gottes—Brünn	631

Bei obigen Zügen, sowie bei den Personenzügen in der Strecke Butschowitz—Brünn können von den Reisenden jene Artikel, welche unter die „ermässigten Eilgüter“ des allgemeinen Tarifes für Eilgut eingereiht sind, als Gepäck aufgegeben werden. Für derlei Sendungen wird die Transportgebühr für „ermässigte Eilgüter“ berechnet und eingehoben. Die Aufnahme solcher Sendungen als Gepäck bleibt nur auf den Localverkehr beschränkt.

Die Fahrordnungen der oben genannten Züge sind aus den affichirten Fahrplan-Placaten zu ersehen.

Wien, im April 1893. [384]

Westungarisch - Niederösterreichischer Eisenbahn-Verband.

Einführung eines Nachtrages.

Mit 1. Mai l. J. tritt zum Tarif für den directen Transport von Eil- und gewöhnlichen Gütern, giltig vom 1. November 1892 ein Nachtrag II in Kraft, mit welchem die in diesem Tarife und dessen Nachtrage I enthaltenen sämmtlichen Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Wien-Pottendorf - Wr. - Neustädter Bahn mit Ausnahme von einigen besonderen Stationsverbindungen, ausser Kraft gesetzt werden.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebs - Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Stationen zum Preise von 2 kr. ö. W. per Stück bezogen werden.

Wien, am 17. April 1893. [385]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Englisch - Belgisch - Bayerisch - Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr. (Aenderung der Fahrpreise Salzburg-London.) In Folge der Erhebung einer Hafengebühr von 1·25 Frcs. für die Ein- und Ausschiffung jeder Person in Dover erhöhen sich ab 1. April die Fahrpreise nach London über Aschaffenburg—Köln—Herbesthal—Ostende und Calais um 1 Mark für die einfache Fahrt, um 2 Mark für Hin- und Rückfahrt. — Die Fahrpreise betragen daher für einfache Fahrt ab Salzburg: a) über Ostende I. Cl. 130·4 Mk., II. Cl. 97 Mk., I./II. Cl. 112·1 Mk.; b) über Calais I. Cl. 141·5 Mk., II. Cl. 105 Mk., I./II. Cl. 123·2 Mk.

Directer Güterverkehr Bayern-Russland. (Ausfertigung der Frachtbriefe zu Sendungen nach Russland.) In den Frachtbriefen zu Sendungen nach Russland ist gemäss der Anmerkung im internationalen Frachtbrief-Formulare ausser dem Wohnorte des Adressaten stets auch Strasse und Hausnummer anzugeben, da mehrere russische Eisenbahnen die Uebernahme von Sendungen ablehnen, wenn in den zugehörigen Frachtbriefen diese Angaben nicht vollständig enthalten sind.

Bayerisch - Württembergischer Personen- und Gepäcksverkehr. (Tarif vom 1. Februar 1891.) Ab 1. April 1893 sind nachstehende Fahrpreise, Gepäcks- und Hundetaxen zur Einführung gekommen:

Kilometer	Von Lindau nach	über	Einfache Fahrt Personenzug I.	II.	III.	Hunde das Stück	Gepäckfracht für 100 kg
272	Stuttgart	Memmingen—Neuulm	18·00	12·30	7·90	3·60	0·96
229	„	Wangen—Aulendorf—Ulm	18·00	12·30	7·90	3·40	0·81
219	„	Ulm—Friedrichshafen	18·00	12·60	8·20	3·30	0·83

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
922	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Thoneisenstein	Cilli	Ludwigshafen a/Rh.	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Mai 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längst. bis zum 31. December 1893	Theil II, Hefte 2 und 3 des Süddeutschen Eisenbahn-Verbandes (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) vom 1. April 1885		2·02 Mark		Im Kartirungswege		
					Mannheim					1·99 Mark				
923	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Petroleum-Naphta (Benzin aus Petroleum destillirt)	Zagorzány	Dooe, Station der königl. Bayerischen Staatseisenbahnen	Aufgabe von 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Mai 1. J. bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1893			Mark 2·49		Im Kartirungswege		
				Pardubitz						1·65				
924	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Eichenrinde, geschnitten und in Bündeln	Radotin	Backnang	ad a) Aufgabe von 5000 kg, ad b) von 10000 kg, bezw. Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief. Das Auf- und Abladen der Sendungen ist Sache der Parteien	Vom 1. Mai 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis zum 31. December 1893			Mark a) 1·79 b) 1·27		Im Kartirungswege		
					Metzingen					a) 2·05 b) 1·42				
				Řewnitz	Backnang					a) 1·75 b) 1·27				
					Metzingen					a) 2·01 b) 1·42				
				Stationen der Böhm. Westbahn	Stationen der kgl. Württembergischen Staatsbahnen									
925	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cellulose (Holzzellstoff)	Josefhütte	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief. Die Abfertigung der Sendungen hat mit directe nach der italienischen Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen auf Grund der Vorschriften des Tarifes vom 15. Juli 1891 für den Böhm.-Italienischen Güterverkehr zu erfolgen. Das Aufladen der Sendungen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, soferne in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgen sollte	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	23·98 Francs pro Tonne = 1000 kg	Verschieden	Kartirung		
					Pontebba transit					23·32				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
926	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Getreide	Csapó-Radnót	Göding loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Abfertigung der Sendungen auf Grund des Theiles III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. September 1892	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Theil III, Tarifheft 2, des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes vom 1. September 1892	140 kr.	134 kr.	6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclam. Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbr., sowie Origin.-Frachtbr., welche Frachtdocumente einen Refactiestempel Seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht bereits tragen dürfen, und die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Der nebenbezifferte Frachtsatz kann nur in Anspruch genommen werden, wenn die bezüglichen Sendungen vom Bahnhofe in Göding mittelst Strassenfuhrwerke abgeführt werden

Berichtigung. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 44 ex 1893, Post 901, sub 6, ist in der Rubrik „für die Transportstrecke von" „Mladetzkö" in „Schönstein" und „Schönstein" in „Mladetzkö" abzuändern.

Offert-Ausschreibung.

Für die **Staatsbahnlinie Stanislau—Woronienka** ist die **Lieferung** und **Aufstellung** der **Bahnschranken** im allgemeinen öffentlichen Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung umfasst circa 30 Paar Handschranken, 90 Paar Zugschranken sammt Läutewerken und 66 km Zugleitungen.

Die Vergebung erfolgt nach Einheitspreisen.

Die Angebote haben sich auf die ganze Lieferung zu beziehen.

Die näheren Bestimmungen für die Einbringung der Angebote, die Bedingnisse und sonstigen Offertbeilagen sind bei der gefertigten k. k. General-Direction (XV., Westbahnhof, Bureau 2 a) und bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg einzusehen.

Die bezüglichen Angebote sind spätestens bis 24. Mai d. J. 12 Uhr Mittags bei der gefertigten k. k. General-Direction einzureichen.

Wien, im April 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.

Die in Bozen am 17. April a. c. im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Herrn Josef Ebner, k. k. Bezirkshauptmann, und unter dem Vorsitze des Verwaltungsraths-Präsidenten Herrn Sigismund Schwarz abgehaltene zweite ordentliche Generalversammlung, bei welcher 14 Actionäre mit 4650 Actien vertreten waren, genehmigte einstimmig, ohne Debatte, den Geschäftsbericht, sowie die Bilanz pro 1892 und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium.

Die ausscheidenden Verwaltungsräthe, Herren: Handelskammer-Präsidenten Johann Kofler und Banquier Max Weinschenk wurden wiedergewählt, und als Revisoren die Herren Dr. Francesco Feltrinelli, Anton Mumelter und Richard Schgraffer berufen.

Die 4 pCt. resp. 5 pCt. Vorzugsdividenden pro 1892 der Prioritätsactien Lit. A und B, Coupon Nr. 2, gelangen ab 1. Mai a. c. bei den Bankhäusern E. Schwarz' Söhne in Bozen und Feldkirch zur Auszahlung.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Agentur der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.
Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe. / VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. ILMENAU in Thüringen. SAALFELD a/S. in Thüringen. MÜHLHAUSEN in Thüringen. SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig** und **Bodenbach.**
Elbenmschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen, Einlagerungen zu billigen Preisen.
Specialdienst nach Budapest.
Uebersiedlungen mittelst Patent-Möbelwagen.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 47. Wien, 25. April 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 15. April 1893, Z. 19390, an den Verwaltungsrath der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, als derzeit vorsitzende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend Beschwerden über das neue Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

Im Nachhange zum h. ä. Erlasse vom 24. März 1893, Z. 9433, wird dem geehrten Verwaltungsrathe eine Anzahl seither eingelangter Petitionen übermittelt, welche gleichfalls Beschwerden und Wünsche, betreffend das neue Betriebs-Reglement und dessen Durchführung enthalten.

Diese Petitionen behandeln nicht allein die in dem bezogenen Erlasse dem geehrten Verwaltungsrathe mitgetheilten 29 Beschwerdepunkte; dieselben beziehen sich vielmehr auch noch auf eine Reihe anderer Fragen.

Diesfalls sind zu unterscheiden:

I.
Wünsche und Beschwerden rücksichtlich der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement im Tariftheile I.

Die einschlägigen Wünsche und Beschwerden betreffen:

30. Die Zusatzbestimmung IV zu § 51, welcher zufolge Frachtbriefe mit der Adresse: „An den Stationsvorstand in . . .“ oder „An die Güterexpedition in . . .“ zurückgewiesen werden können, wodurch die Wahrung des Geschäftsgeheimnisses erschwert werde.

31. Die Zusatzbestimmung II zu § 55, wonach für Güter, welche zur Einlagerung bis zur möglichen Beförderung übernommen werden, ein Lagergeld eingehoben wird.

32. Die Zusatzbestimmungen zu § 58, in welchen jeder Anhaltspunkt für die Verpackung solcher Waaren fehlt, die in Specialwaggons zur Aufgabe gelangen; und doch wäre es im höchsten Masse unbillig, die Ladungen von Specialwaggons den allgemeinen Verpackungsvorschriften zu unterwerfen.

33. Die Zusatzbestimmung I zu § 62, welcher zufolge darüber, ob im einzelnen Falle die angegebene Höhe der Nachnahme zulässig ist, die Versandtstation entscheidet.

In dieser Beziehung wird geltend gemacht, dass der Unterschied zwischen dem Werthe, welchen die Waare für den Absender gegenüber dem Abnehmer besitzt, oder jenem Werthe, welchen der Bahnbeamte auf Grundlage der Tagespreise etwa als zulässig erkennen sollte, ein sehr bedeutender sein kann.

34. Die Zusatzbestimmungen zu § 64, welchen eine Vorschrift beizufügen wäre, dahin gehend, dass bei einer Aenderung der Verfügung, durch welche die Bahn nicht gezwungen war, einen weiteren Transportweg zu wählen, stets die directen Tarifsätze in Anwendung zu bringen seien. (z. B. solle bei einer Sendung von Barcs nach Salzburg, welche in Wels aufgehalten und nach Vöcklabruck dirigirt wird, der directe Frachtsatz Barcs—Vöcklabruck zur Anwendung kommen.)

35. Die Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 82, der zufolge ein wieder aufgefundenes

---

Separat-Abzüge dieses Erlasses sind bei der Administration dieses Blattes zum Selbstkostenpreise erhältlich, wenn die betreffende Bestellung bis längstens 15. Mai 1893 erfolgt.

Gut auch in einer auf dem Wege zwischen der Aufgabs- und Bestimmungsstation liegenden Station kostenfrei ausgeliefert werden soll.

36. Eine Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 68 in der Richtung, dass in die bahnämtlichen Avisi bei Sendungen mit Interessendeclaration eingetragen werde: „Mit declarirtem Interesse an der Lieferung."

37. Eine Abänderung der Zusatzbestimmungen zu § 84 durch Festsetzung eines geringeren als des reglementsmässigen Frachtzuschlages für die Declaration des Interesses an der Lieferung.

38. Die Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 90, welcher zufolge es gestattet sein soll, Entschädigungsansprüche wegen Verspätung während der Reclamationsfrist anzumelden, dagegen die bezüglichen Belege als: den Frachtbrief, die eventuelle Cession des Empfängers etc. erst nachträglich innerhalb vier Wochen beizubringen.

II.

Wünsche wegen Modification einzelner Bestimmungen des Betriebs-Reglements.

Die Wünsche betreffen:

39. Eine Abänderung des § 51, lit. c), in der Richtung, dass von der Partei die Angabe der Bestimmungsbahn nicht verlangt werde. Es sei nämlich nicht zu begehren, dass der Aufgeber alle Bahnhöfe der in den Knotenpunkten einmündenden Bahnen kenne.

Es würde vollkommen genügen, wenn in dem Falle, wo ein Bahnhof auf dem Frachtbriefe nicht vorgeschrieben ist, der Bahn freigestellt wäre, die Waare auf der Endstation der durchlaufenen Route, resp. auf dem Bahnhofe derselben zur Verfügung zu stellen.

40. Eine Abänderung des § 58, Abs. 2, durch Zulassung von Generalreversen für mangelhafte Verpackung hinsichtlich solcher Etablissements, welche tagtäglich Waaren verfrachten, die als mangelhaft verpackt angesehen werden müssen (so z. B. Möbel aus gebogenem Holze). Auf dem Frachtbriefe wäre sodann der einfache Vermerk anzubringen: „Verpackung laut Generalrevers."

41. Eine Modification des § 61 durch Aufnahme einer Bestimmung wegen sechspercentiger Verzinsung der Uebergebühren.

Der geehrte Verwaltungsrath wird schin eingeladen, die vorliegenden Fragen ehemöglichst in der gemeinsamen Directoren-Conferenz zur Berathung zu bringen und hiebei, sowie rücksichtlich der Berichterstattung im Sinne der mit dem h. ä. Erlasse vom 24. März 1893, Z. 9433, gegebenen Directiven vorzugehen.

Den übrigen Bahnverwaltungen werden Abschriften dieses Erlasses zugemittelt.

Wien, am 15. April 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 19. April 1893, Z. 13.269, betreffend das Erlöschen der Concession für die Localbahn Lemberg-Kleparow—Stadt Lemberg.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung vom 14. Februar 1893 wird die kraft der Allerhöchsten Concessions-Urkunde vom 10. December 1888, R.-G.-Bl. Nr. 7 ex 1889, der Actiengesellschaft der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (-Tomaszów) ertheilte, jedoch nicht zur Ausführung gelangte Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Localbahn (Dampftramway) von der Station Lemberg-Kleparow bis in die Landeshauptstadt Lemberg sammt eventuellen Fortsetzungslinien für erloschen erklärt.

Wien, am 19. April 1893.

Baquehem m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende März 1893.) Die mit Ende des Monates Februar 1893 ausgewiesene Zahl von 415·2 Eisenbahnbau-Kilometer blieb mit Schluss des Monates März unverändert, da in diesem Monate weder eine Betriebseröffnung stattfand, noch ein neuer Eisenbahnbau begonnen wurde. Zu bemerken ist der lebhafte Baufortschritt in der zweiten Geleisestrecke Tetschen—Laube der Oesterr. Nordwestbahn, dann bei der Linie Wels—Unterrohr der Localbahn Wels-Aschach und bei den Strecken Laibach—Grosslup, Grosslup—Gottschee und Grosslup—Rudolfswerth—Straza der Unterkrainer Localbahnen. Einschliesslich dieser Linie geht der Vollendung entgegen die Zahnradbahn auf den Schafberg. Die Zahl der im Monate März beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich in Folge des Aufschwunges der Bauthätigkeit von 4347 auf 10.369 erhöht. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 40 vom 8. April.) [16. April, Z. 19.577.]

Salzkammergut - Localbahn. (Linie Ischl - Localbahn—Ischl-Staatsbahn: Errichtung eines gemeinschaftlichen Frachtenbahnhofes in Ischl.) Auf Grund der am 28. November 1892 durchgeführten politischen Begehung und Enteignungs-Verhandlung hat das Project zur Errichtung eines mit den k. k. Staatsbahnen gemeinschaftlichen Frachtenbahnhofes Ischl in km 61·5—62·4 der Staatsbahnlinie Steinach-Schärding die endgiltige Genehmigung erhalten. Die Herstellung der ursprünglich projectirten Personen-Haltestelle „Ischl-Traunquai" entfällt vorläufig. [3. April, Z. 5216.]

Localbahn Postelberg-Laun. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Localbahn Postelberg-Laun für die Zeit vom 25. bis 27. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Theodor Blaschek betraut. [G.-I.-Z. 7491.]

1. Projectirte Localbahn mit elektrischem Betriebe von Baden nach Vöslau, 2. in diese Localbahn einzubeziehende Badener Pferdebahn und 3. Flügelbahn vom Vorplatze am Südbahnhofe bis zur Einmündung in die Badener Pferdebahn in der Neugasse. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff der Projecte des Ingenieurs Franz Fischer in Wien 1. für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von Baden nach Vöslau, 2. in diese Localbahn einzubeziehende Badener Pferdebahn und 3. für eine Flügelbahn vom Vorplatze am Südbahnhofe bis zur Einmündung in die Badener Pferdebahn in der Neugasse für den 27. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 7626.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Fahrplanänderung ab 1. Mai 1893.) Mit 1. Mai gelangt anf den Linien der k. k österr. Staatsbahnen ein neuer Fahrplan zur Einführnng. Derselbe wird für die westlichen, südlicben und nördlichen Linien nnr bis 31. Mai, für die übrigen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen während der ganzen Sommerperiode Giltigkeit haben. Anf den erstgenannten Linien tritt mit 1. Juni eine weitere Vermehrnng der Züge in einzelnen Strecken ein.

Die wesentlichsten Veränderungen gegenüber dem vorjährigen Sommerfahrplan sind folgende:

Anf den westlichen und südlichen Linien:

Der Nachmittagsschnellzug Nr. 5 Wien—Salzburg mit der Abfahrt von Wien (Westhbf.) 3 U. 30 M. Nchm. und Anschluss nach Ischl nnd Aussee wird im Monate Mai nur an jedem einen Sonn- und Feiertage vorausgehenden Wochentag in Verkehr gesetzt. In der Gegenrichtung wird der von Salzburg um 12 U. 23 M. Nchm., von Aussee um 11 U. 12 M. Vorm., von Ischl um 12 U. 31 M. Nchm. abgehende nnd in Wien (Westbhf.) um 7 U. 20 M. Abends eintreffende Schnellzug Nr. 6 nur an jedem Sonn- und Feiertage (mit Ausnahme des Pfingstsonntages) eingeleitet.

Der Nachtpersonenzug Nr. 11 nach Salzburg wird 10 U. 20 M. (anstatt 10 U. 25 M.) Abends von Wien (Westbhf.) abgehen und so wie der nm 6 U. Früh in Wien (Westbhf.) eintreffende Personenzug Nr. 12 den Anschluss nach und von Eisenerz nnd Prebichl via Amstetten vermitteln.

Der Personenzug Nr. 20 Wels—Wien wurde früher gelegt und wesentlich beschlennigt; die Abfahrt von Wels erfolgt 5 U. 15 M. (anstatt 5 U. 55 M.) Früh, die Ankunft in Wien (Westhbf.) schon um 10 U. 50 M. Vorm. (anstatt 1 U. 25 M. Nachm.). Zwischen St. Pölten und Wien wird dieser Zug nicht anhalten nnd bleibt znr Vermittlung des Local-Verkehres in letzterer Strecke der Personenzug mit der neuen Nr. 120 beibehalten, welcher von St. Pölten um 11 U. 17 M. Vorm. abgeht und in Wien (Westbhf.) 1 U. 25 M. Nachm. eintrifft.

Der laut Vorstehendem abgeänderte Personenzug Nr. 20 wird in St. Valentin Anschluss von und nach Budweis und Steyr, in Amstetten von Klein-Reifling, in Pöcblarn von Kienberg-Gaming und in St. Pölten nach Leobersdorf, Tulln und Krems erhalten.

Der Personenzug Nr. 19 wird bei nngeänderter Abfahrt von Wien (Westbhf.) 2 U. 50 M. Nchm. schon um 9 U. 5 M. Abends (anstatt 9 U. 34 M. Abends) in Linz eintreffen.

Der von Amstetten mit Anschluss von Selzthal und Eisenerz nm 12 U. 15 M. Nchm. abgehende und in Wien (Westbhf.) 4 U. 20 M. Nchm. eintreffende Personenzug Nr. 50 wird heuer schon vom 1. Mai an in Verkehr gesetzt.

Die im Vorjahre erst vom 1. Juni an bestandene Verbindung von Ebensee nnd Attnang-Puchheim via Schärding-Passau nach Bayern durch die Personenzüge Nr. 2321 und 821 wird heuer schon vom 1. Mai an bestehen. In der Gegenrichtung werden die Personenzüge Nr. 826 und 2326, Passau—Schärding—Attnang gleichfalls schon im Mai durchgeführt.

Der Anfangs April eingeführte Verkehr von Restaurationswagen zwischen Leoben nnd Pontafel wird bei dem von Wien (Südhbf.) 7 U. 20 M. Früh abgehenden und Pontafel 6 U. 6 M. Nchm. eintreffenden Tagesschnellznge, bezw. in der Gegenrichtung von Pontafel 10 U. 22 M. Vorm. abgehenden und in Wien (Südhbf.) 9 U. 45 M. Abends eintreffenden Schnellzuge auch weiterhin bestehen.

Auf den nördlichen Linien:

Auf der Linie Wien—Gmünd—Prag werden die im Winter eingeführten beschleunigten Schnellzüge Nr. 5 und 6 Wien (K.F.J.B.) ab 2 U. 50 M. Nchm. bezw. Wien (K.F.J.B.) an 8 U. Abends mit nur 6½stündiger Fahrtdaner zwischen Wien—Prag beibehalten.

In Uebereinstimmung mit der bereits bestandenen Verbindung Wien—Prag vom Schnellzuge Nr. 1 durch den ab Gmünd verkehrenden Personenzng Nr. 211 wnrde in der Gegenrichtung bei dem zwischen Wien (K.F.J.B.) und Gmünd verkehrenden Schnellzuge Nr. 2 in letzterer Station der Personenanschluss von Prag mit nachfolgenden Verkehrszeiten: Prag ab 9 U. 30 M. Abends nnd Wien (K.F.J.B.) an 7 U. 25 M. Früh neu eingerichtet und werden bei diesen Zügen directe Wagen I. und II. Classe und der Schlafwagen zwischen Wien und Prag verkehren.

Desgleichen wurde bei dem von Wien (K.F.J.B.) um 8 U. 15 M. Früh abgehenden Schnellzuge Nr. 3 ein Personenzugsanschluss ab Gmünd mit directen Wagen I. nnd II. Classe und der Ankunft in Prag um 5 U. 50 M. Nchm. hergestellt.

In Folge der ab Prag eintretenden Späterlegung des Nachtpersonenzuges wird die Ankunft des Zuges Nr. 112 in Wien (K.F.J.B.) nm 8 U. 30 M. Früh (anstatt 6 U. 55 M. Früh) stattfinden.

Die schon im Winter durchgeführte Früherlegung des Personenznges Nr. 17 Wien (K.F.J.B.) ab 12 U. 25 M. Nchm. und der im Winter eingeführte Personenzng Nr. 19 Wien (K.F. J.B.) — Sigmundsherberg mit Anschluss nach Hadersdorf (L.B.) und Abfahrt von Wien 3 U. Nchm. werden im Sommerfahrplan beibehalten.

Zwischen Beneschau und Prag kommen die Abendpersonenzüge Beneschau ab 6 U. 40 M., Prag an 8 U. 12 M. Abends und Prag ab 7 U. 54 M., Beneschau an 9 U. 45 M. Abends vom 1. Mai neu in Verkehr.

Bei den vorgenannten Schnellzügen Nr. 3 und 4 wird mit 1. Mai der Verkehr eines Restaurationswagens zwischen Wien und Eger eingerichtet.

Zwischen Marienbad und Frankfurt (Ostbhf.) wird ab 1. Mai der Verkehr eines directen Wagens I. und II. Classe via Eger—Nürnberg eingeführt und zwar bei den Zügen mit Abfahrt von Marienbad um 11 U. 35 M. Vorm., bezw. mit Ankunft in Marienbad um 5 U. 45 M. Nchm.

Hinsichtlich der mähr.-schlesischen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen ist der heuer schon ab 1. Mai eintretende Verkehr der Personenzüge Nr. 13 und 16 zwischen Hannsdorf und Ziegenhals, und die gegenüber dem vorjährigen Sommerfahrplane erfolgte Früberlegung des Personenzuges Nr. 21 von Niederlindewiese bis Ziegenhals (Abfahrt Niederlindewiese 4 U. 15 M. Früh, mit Anschlüssen nach Jägerndorf, Olmütz und Troppau) zu erwähnen.

Auf den nordöstlichen Linien:

Auf den galizischen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen treten ausser der Ausdehnung des Verkehres der Personenzüge Nr. 17 und 18, welche bisher zwischen Krakau und Tarnów verkehrten, auf die Strecke bis und von Rzeszów noch in den Strecken Tarnów—Stróze, Jaroslau—Sokal und Lemberg—Stryi—Skole ab 1. Mai Zugsvermehrungen ein.

— (Localfahrplan ab 1. Mai 1893.) Mit 1. Mai tritt in den Wiener Localstrecken eine Vermehrung der Züge ein. Der von diesem Tage zur Einführung gebrachte Fahrplan wird in den einzelnen Localstrecken nachfolgende Züge enthalten:

Wien—St. Pölten.

Zwischen Wien und Purkersdorf die Züge mit der Abfahrt von Wien (Westbhf.) um 5 U. 50 M., 6 U. 40 M., 7 U. 25 M, 8 U. 30 M. Früh, 10 U. 30 M. Vm., 6 U. 50 M., 7 U. 20 M. und 9 U. 5 M. Abds., und in der Gegenrichtung die Züge mit der Ankunft in Wien (Westbhf.) um 7 U., 7 U. 15 M., 7 U. 50 M. Früh, 9 U. 5 M., 10 U. 45 M. Vm., 2 U. 15 M. Nm., 7 U. 35 M., 8 U. 35 M. und 9 U. 5 M. Abds.

Zwischen Wien und Rekawinkel die Züge mit der Abfahrt von Wien (Westbhf.) um 8 U. 5 M. Früb, 12 U. 50 M., 1 U. 40 M., 2 U. 25 M., 3 U., 3 U. 35 M., 5 U. 45 M. Nm., 6 U 30 M., 8 U. 25 M. und 11 U. Abds., und in der Gegenrichtung die Züge mit der Ankunft in Wien (Westbhf.) um 6 U. 15 M., 8 U. 10 M., 8 U. 20 M., 9 U. 35 M. Früh, 12 U. Mittag, 3 U. 10 M., 5 U. 50 M. Nm. und 8 U. 5 M., 8 U. 40 M. und 10 U. 40 M. Abds.

Der in Wien 7 U. 15 M. Früh ankommende Zug wird vom 15. Mai anstatt von Purkersdorf schon von Rekawinkel aus benützt werden können.

Zwischen Wien und Neulengbach die Züge mit der Abfahrt von Wien (Westbhf.) 9 U. 20 M., 11 U. 45 M. Vm., 5 U. 5 M. Nachmittags, 10 U. Abds., und in der Gegenricbtung die Züge mit der Ankunft in Wien (Westbhf.) um 7 U. 30 M., 8 U. 40 M. Früh, 6 U. 45 M., 8 U. 15 M. und 9 U. 45 M. Abds.

Zwischen Wien und St. Pölten die Züge mit der Abfahrt von Wien (Westbhf.) 6 U. 55 M. Früb, 9 U. 50 M. Vm., 2 U. 50 M., 4 U. 5 M. Nm., 6 U. 10 M., 7 U. 35 M., 10 U. 20 M. Abends, und in der Gegenrichtung die Züge mit der Ankunft in Wien (Westbhf.) um 6 U. Früh, 8 U. 50 M., 10 U. 50 M. Vormittags, 1 U. 25 M., 4 U. 20 M. Nm., 6 U. 25 M. und 10 U. 20 M. Abds.

Ausserdem können zwischen Wien und St. Pölten auch die dem Fernverkehre dienenden Schnellzüge Benützung finden.

Wien (Praterstern)—Hütteldorf-Hacking.

Zwischen Wien (Praterstern) und Hütteldorf-Hacking die Züge mit der Abfahrt von Wien (Praterstern) um 6 U. 34 M Früh, 9 U. 36 M. Vm., 12 U. 10 M., 3 U. 15 M., 5 U. 46 M. Nachmittags und 8 U. 11 M. Abds., und in der Gegenrichtung die Züge mit der Ankunft in Wien (Praterstern) um 8 U. 54 M., 11 U. 42 M. Vm, 2 U. 15 M., 5 U. 9 M. Nm. und 7 U. 48 M. Abends.

Zwischen Meidling und Hütteldorf der um 5 U. 37 M. Früh von Meidling abgehende und der um 9 U. 41 M. Abds. ankommende Zug.

Von Hütteldorf nach Hauptzollamt der in letzterer Station um 7 U. 24 M. Früh ankommende Zug, welcher ab 15. Mai bis Wien (Praterstern) verkehren wird. Vom letztbezeichneten Tage an kommen auch weiters zwischen Wien (Praterstern) und Hütteldorf-Hacking die Züge mit der Abfahrt von Wien (Praterstern) um 7 U. 38 M. Früh und 1 U. 37 M. Nm., und in der Gegenrichtung die Züge mit der Ankunft in Wien (Praterstern) um 9 U. 49 M. Vm. und 4 U. 1 M. Nm., schliesslich zwischen Wien (Praterstern) und Meidling der von Wien (Praterstern) 10 U. 20 M. Abds. abgehende und der dortselbst 10 U. 8 M. Abds. ankommende Zug in Verkehr.

Wien (K.F.J.B.)—Tulln—Krems.

Zwischen Wien und Kritzendorf die Züge mit der Abfahrt von Wien (K.F.J.B.) um 6 U., 7 U. 45 M. Früh, 9 U. 40 M. Vm., 1 U. 15 M., 1 U. 50 M., 4 U. 55 M. und 6 U. Nm., und in der Gegenrichtung die Züge mit der Ankunft in Wien (K.F.J.B.) um 8 U. 25 M., 9 U. 45 M., 11 U. Vm., 3 U. 50 M., 5 U. 40 M. Nm. und 7 U. 25 M. und 9 U. 10 M. Abds.

Zwischen Wien und St. Andrä-Wördern die Züge mit der Abfahrt von Wien (K.F.J.B.) um 10 U. 25 M., 11 U. 45 M. Vm., 2 U. 15 M., 4 U. 20 M. Nm., 8 U. 10 M. Abds., und in der Gegenrichtung die Züge mit der Ankunft in Wien (K.F.J.B.) um 6 U. 25 M. Früh, 1 U. 20 M., 2 U. 15 M., 4 U. 30 M. Nm. und 8 U. 45 M. Abds.

Zwischen Wien und Tulln die Züge mit der Abfahrt von Wien (K.F.J.B.) um 8 U. 45 M. Früh, 3 U. 30 M., 6 U. 25 M. Nachmittags und 9 U. 15 M. Abds., und in der Gegenrichtung die Züge mit der Ankunft in Wien (K.F.J.B.) um 7 U. 15 M., 9 U. Früh, 11 U. 35 M. Vm. und 6 U. 25 M. Abds.

Zwischen Wien und Absdorf-Hippersdorf die Züge mit der Abfahrt von Wien (K.F.J.B.) um 7 U. Früh, 12 U. 25 M., 3 U. Nachmittags, 7 U. 10 M., 7 U. 50 M., 8 U. 30 M. und 11 U. 20 M. Abds., und in der Gegenrichtung die Züge mit der Ankunft in Wien (K.F.J.B.) um 3 U. 10 M., 6 U. 35 M., 8 U. 5 M., 8 U. 30 M. Früh, 12 U. 45 M. Nm., 8 U. 25 M. und 9 U. 35 M. Abds.

Zwischen Wien und Krems die Züge mit der Abfahrt von Wien (K.F.J.B.) um 6 U. 25 M. Früh, 12 U. 40 M. und 5 U. 30 M. Nm., und in der Gegenrichtung die Züge mit der Ankunft in Wien (K.F.J.B.) um 9 U. 15 M. Früh, 3 U. 20 M. Nm., 7 U. 50 M. und 10 U. 30 M. Abds.

Zwischen Wien und Absdorf-Hippersdorf können weiters noch die Schnellzüge Nr. 1, 2, 3 und 4 benützt werden.

Von Absdorf-Hippersdorf bis Krems wird der in ersterer Station um 5 U. 40 M. Früh abgehende Zug, und zwischen Hadersdorf (L.B.) und Krems die Züge mit der Abfahrt von Hadersdorf (L.B.) um 12 U. 59 M. und 5 U. 26 M. Nm. und der Zug mit Ankunft in Hadersdorf (L.B.) um 8 U. 49 M. Früh verkehren.

Die auf den übrigen Localstrecken eintretenden Zugsvermehrungen und Fahrplan-Aenderungen, sowie sonstige Details sind aus den bereits affichirten Placaten der Fahrordnung für den Localverkehr zu entnehmen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Vorschrift, die Signirung und Bezettelung von Stückgütern betreffend.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass, den motivirten Wünschen des Handelsstandes entsprechend, die Bestimmungen des § 58 des neuen Betriebs-Reglements, wonach Stückgüter mit der Bestimmungsstation signirt oder bezettelt werden müssen, insoweit bis auf Widerruf modificirt wurden, dass im internen ungarischen Verkehr von dieser Verfügung Umgang genommen werde. Für den Verkehr nach Oesterreich und dem Auslande bleibt § 58 bis zur erfolgten Abänderung aufrecht. Von Seite der Eisenbahnen wird übrigens darauf hingewiesen, dass die auf dem Stückgute vorgenommene Ersichtlichmachung des Bestimmungsortes die prompte und richtige Versendung wesentlich erleichtert und die Verschickung der Fracht nach einer falschen Station ausschliesst. Im Postpacketverkehr, welcher nach Millionen zählt, bestehe die gleiche Einrichtung ohne die geringste Inconvenienz und ohne Einwand von Seite der Versender.

Maschinenfabrik der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Bau von Locomotiven seit Beginn des Betriebes der Fabrik.) Die derzeit unter Leitung des Maschinen-Ingenieurs Forster stehende Budapester Maschinenfabrik der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat bei gleichzeitiger Cultivirung der Erzeugung mannigfacher anderer Maschinen und sonstigen Eisenbahnzugehörs, Brückenconstructionen etc., seit ihrem Bestande bereits 500 Locomotiven diverser Systeme und Rangsclassen fertiggestellt und fand die Ablieferung der fünfhundertsten Locomotive am 1. April l. J. statt. Die Fabrik hat im Jahre 1874 mit der Erzeugung von Lastzugs-Locomotiven begonnen; in diesem Jahre wurden 10, im folgenden 2, im nächstfolgenden 4, 1877 nur 3, 1879 gar nur 1 Locomotive hergestellt. Erst im Jahre 1881 kam Leben in die Fabrikation. Der seither verstorbene Director Zimmermann unternahm es, Eilzugs-Locomotiven zu bauen für eine zulässige Geschwindigkeit von 90 km per Stunde, die aber auch bei 100 km noch ruhig gingen und sich ebenso wie die übrigen Typen der Fabrik bewährten. Die Ausdehnung des Staatsbahnnetzes gab Veranlassung zu grösseren Bestellungen, die sich von Jahr zu Jahr zusehends mehrten. 1888 wurden erbaut 37, 1889 50, 1890 51, 1891 51, 1892 nahe an 100 Stück Locomotiven und gegenwärtig ist das Etablissement im Stande, 120 Locomotiven im Jahre herzustellen.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 30. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Baron Friedrich Kochmeister die diesjährige ordentliche (und letzte) Generalversammlung der Actionäre der Alföld-Fiumaner Eisenbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47 ex 1892) statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus wurde die Auflösung der Gesellschaft ausgesprochen, nachdem der Staat sämmtliche Actien der als Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein) —Eszék—Villány nunmehr einen integrirenden Theil der kgl. Ungar. Staatsbahnen bildenden gesellschaftlichen Linien zur sofortigen Rückzahlung gekündigt hat. In Folge dessen wird die Löschung der Firma „Alföld-Fiumaner Eisenbahn-Actiengesellschaft“ in den öffentlichen Büchern demnächst erfolgen.

Erste Siebenbürger Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 30. März fand in Budapest unter Vorsitz des Vicepräsidenten des Directionsrathes Grafen Gedeon Ráday die diesjährige ordentliche (und letzte) Generalversammlung der Actionäre der Ersten Siebenbürger Eisenbahn-Actiengesellschaft (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 39 ex 1892) statt. Nach Constatirnng der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus wurde die Auflösung der Gesellschaft ausgesprochen, nachdem der Staat sämmtliche Actien der nunmehr einen integrirenden Theil der Hauptlinie Budapest—Nagyvárad (Grosswardein) — Brassó (Kronstadt) — Predeal bildenden, nunmehr verstaatlichten gesellschaftlichen Linien, zur sofortigen Rückzahlung gekündigt hat. In Folge dessen wird die Löschung der Firma „Erste Siebenbürger Eisenbahn-Actiengesellschaft“ in den öffentlichen Büchern demnächst erfolgen.

Ungarische Westbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 30. März fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Ministerialrath a. D. Carl Ritter von Fackh die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ungarischen Westbahn, d. i. der nunmehr verstaatlichten Linien Györ (Raab) —Kis-Czell—Szombathely (Steinamanger) —Gyanafalva (Jennersdorf [Fehring—Graz]) und Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) —Kis-Czell statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1892). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Directionsbericht über die Gestion im Jahre 1892 zur Verlesung, welchem zufolge im abgelaufenen Jahre Prioritäten I. Emission im Betrage von fl. 56.800 und Prioritäten II. Emission in der Höhe von fl. 448.200 verlost und rückbezahlt wurden. Der Stand des Actiencapitals war Ende 1892 15 Millionen Gulden, der Prioritäten I. Emission fl. 20,044.600 und der Prioritäten II. Emission fl. 2,695.000. Die Generalversammlung nahm den Bericht zur Kenntniss und ertheilte das Absolutorium.

Ausland.

Preussen. (Stationsnamen-Aenderung.) Ab 1. Mai erhält die an der Bahnstrecke Münster i/W.—Osnabrück im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Köln (rechtsrheinisch) gelegene Station Lengerich die Bezeichnung „Lengerich (Westphalen)“.

Sachsen. (Stationsnamen-Aenderung.) Der an der Schmalspurbahn Zittau-Markersdorf der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen gelegene Haltepunkt „Wald" führt ab 1. Mai den Namen „Wald-Oppelsdorf".

Schweiz. (Bundesgesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen.) In der Nummer 16 des „Schweizerischen Bundesblattes" vom 12. April erscheint das Bundesgesetz vom 29. März, betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, veröffentlicht. Dieses Gesetz, durch welches das Bundesgesetz vom 20. März 1875 über den Transport auf Eisenbahnen aufgehoben wird, findet Anwendung auf die Beförderung von Personen und Gütern auf den zum Zwecke des öffentlichen Personen- und Gütertransportes vom Bunde concessionirten Eisenbahnen und den Dampfschiffen. Die besonderen Vereinbarungen hinsichtlich der internationalen Transporte auf den Eisenbahnen sind vorbehalten. Nach Art. 1 dieses Gesetzes muss innerhalb der Schweiz von den Eisenbahnen ein directer Verkehr und ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nöthigenfalls vom Bundesrathe festzusetzende Vergütung eingerichtet werden. Von der Verpflichtung, an dem directen Verkehre theilzunehmen, können einzelne, in ausnahmsweisen Verhältnissen stehende Eisenbahnen vom Bundesrathe ganz oder theilweise enthoben werden. Die Errichtung eines directen Verkehres in diesem Umfange mit ausländischen Eisenbahnen kann nur unter der Voraussetzung verlangt werden, dass diese dazu bereitwillig oder gesetzlich verpflichtet sind. Die Bestimmungen dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf diejenigen Gegenstände, welche dem Postzwange unterworfen sind, auf Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen, sowie auf diejenigen Personen und Gegenstände, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

— (Ausdehnung des Bahnnetzes Ende 1892.) Das schweizerische Eisenbahnnetz hatte am Schlusse des Jahres 1892 eine Ausdehnung von 3498·775 Betriebskilometer und entfallen hievon auf die Hauptbahnen der Schweiz 2640·256 km, auf die ausländischen Bahnen auf Schweizergebiet 63·487 km, auf die normalspurigen Nebenbahnen 268·710 km, auf die Schmalspurbahnen 282·910 km, auf die Schmalspurbahnen mit Zahnstrecken 130·188 km, auf die Schmalspurbahnen mit elektrischen Motoren 7·427 km, auf die Zahnradbahnen 53·944 km, auf die Tramways 40·647 km und auf die Seilbahnen 11·206 km. Zweigeleisig sind 378·083 km Normalbahnen und 17·263 km andere Bahnen. Neu eröffnet wurden im Jahre 1892: 8 Bahnstrecken mit einer Baulänge von 92·848 km. Am Schlusse des Jahres 1892 bestanden 80 Concessionen von noch nicht eröffneten Bahnen in Kraft und sind von diesen Concessionen 16 im Jahre 1892 ertheilt worden.

Schiffahrt.

Europäische Donau-Commission. (Programm der Frühjahrsession 1893.) Auf der Tagesordnung der diesjährigen Frühjahrsession der Europäischen Donau-Commission stehen die nachfolgenden Gegenstände: die Schiffahrtsstatistik für das Jahr 1892, der Rechenschaftsbericht über die Finanzgebahrung im Jahre 1892, die Ernennung Gauvain's zum Secretär der Commission, die Aenderung einiger Artikel des internen Reglements der Commission behufs Bestimmung der Zahl der Delegirten, welche zur Entscheidung über jene Angelegenheiten anwesend sein müssen, die zwar nicht rein executiver Natur sind, aber dennoch vor dem Zusammentritte der nächsten Plenarsession ausgetragen werden müssen, die Aenderung des Pensionsnormales für die Lootsen, die Nichtauszahlung der zurückbehaltenen Gehaltsquote an suspendirte und nach durchgeführtem Strafverfahren entlassene Lootsen, eine Note des englischen Delegirten, betreffs der von der Commission unterm 18. November v. J. getroffenen Anordnung in Angelegenheit der Maximalgeschwindigkeit der Dampfer von mehr als 800 R.-T. im Sulina-Arme, das Aufbrechen des Eises im Hafen von Sulina, die Felsen bei Tultsche, die Bojenaffaire von Zeglina, der technische Bericht über den Zustand und Fortschritt der Bauten im Vorjahre und insbesondere über die Arbeiten am grossen Durchstiche, der Bericht des Spitaldirectors über die Krankenbewegung im Marinespital 1892, die Constatirung der Standesveränderungen im Lootsenpersonale seit der letzten Herbstsession, endlich der Voranschlag für das Jahr 1893.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Thisbe" aus Calcutta.) Dieser Dampfer von 1789 Tonnen Gehalt ist am 8. März mit 3 Passagieren und 1840 Gewichtstonnen factischer Ladung von Calcutta nach 39tägiger Fahrt in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Calcutta 294.850 kg Häute (hievon 80.185 kg für Venedig), 17.793 kg Gummilack, 2283 kg Gummi, 225.700 kg Baumwolle, 712.360 kg Jute (hievon 315.000 kg für Venedig, 370.000 kg für Ancona, 27.860 kg für Fiume), 213.353 kg Ricinussamen-Treber für Venedig, 40.092 kg Mirabolan (hievon 10.150 kg für Venedig), 5835 kg Indigo, 140 kg Thee; aus Colombo 1000 kg Pflanzenhaar für Fiume, 700 kg Thee, 93.738 kg Kaffee, 500 kg Pflanzenzenfasern für Fiume; aus Bombay 71.225 kg Baumwolle, 5075 kg Ingwer, 6597 kg Häute, 70.035 kg Kaffee, 15.000 kg Pfeffer für Ancona; aus Suez 1500 kg Senesblätter, 15.420 kg Gummi; aus Port-Said 18.250 kg Häute (hievon 15.000 kg für Venedig) 1400 kg Perlmutter, 21.960 kg Seide, 1760 kg Curiositäten, 1340 kg Porzellan und 2400 kg Lack. Der Gesammtwerth der eingeführten Waaren betrug 960.238 fl. ö. W.

Regulirung des Eisernen Thores. (Baufortschritte.) Die Regulirungsarbeiten im Bereiche der unteren Donau und speciell des „das Eiserne Thor" benannten Stromabschnittes schreiten rüstig vorwärts und wird seit dem Fallen des Wassers mit allen Mitteln dahin gewirkt, um das Programm vollständig zu erfüllen. Für die Sprengarbeiten unter Wasser sind gegenwärtig sieben Maschinen in Thätigkeit, die durchschnittlich je 50 m³ Gestein per Tag, demnach zusammen 350 m³ Gestein per Tag absprengen. Der grosse Canal, welcher im vorigen Jahre vollständig trocken gelegt wurde, hat in Folge des Hochwassers Wasser erhalten, welches langsam abfliesst und nach wenigen Wochen total ausgepumpt wird, damit die Arbeiten, namentlich die weitere Vertiefung der Canalsohle um 1 m, im Trockenen ausgeführt werden können. Die Steinwurfarbeiten, welche bisher im Vorsprung waren, werden mit der bisherigen Energie weiter geführt.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 24. bis zum 30. April.)

Adriatischer Dienst.

25. April, am Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.

26. „ am 4 1/2 Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.

27. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Malta", Capitän M. Nicolich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

28. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Thetis", Capitän F. Mosca, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragasavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

29. „ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta", Capitän M. Botterini, nach Venedig.

30. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Tibisco", Capitän L. Barichievich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Puciechie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

25. April, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Juno", Capitän T. Gopcevich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Anschluss in Smyrna nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Cesmé, Samos und Rhodus.

26. April, am 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apis", Capitän P. Berberovich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

27. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Saturno", Capitän A. Priviloggio, nach Alexandrien, Syrien und Karamanien, nach Smyrna und Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Port Said, Jaffa, Caiffa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus.

28. „ zu Mittag: Dampfer „Poseidon", Capitän A. Fellner, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

29. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Achille", Capitän N. Covacevich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

Beiläufig am 28. April, Dampfer „Vindobona", Capitän L. Lemeseich, nach Indien und China, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong und Shanghai.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

K. k. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Kundmachung.

Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren **Actionäre** zur

XLI. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen, welche **Samstag, den 27. Mai 1893** um 10 Uhr Vormittags in **Wien** im Bösendorfersaale, I., Herrengasse Nr. 6 stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1892;
2. Bericht des Revisions-Ausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1892;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Actien-Coupons;
4. Antrag des Verwaltungsrathes auf Aenderung des § 35 der Gesellschafts-Statuten und im Falle der Genehmigung dieser Aenderung:
   Festsetzung der Entlohnung der Mitglieder des Verwaltungsrathes;
5. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern:
6. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung des Rechnungs-Abschlusses des Jahres 1893.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Actionäre, welche der General-Versammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis Samstag den 13. Mai l. J. 12 Uhr Mittags entweder bei der gesellschaftlichen Hauptcassa, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der k. k. priv. allg. österr. Bodencredit-Anstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Consignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Actien das Recht auf eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der General-Versammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der General-Versammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignations-Blanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

WIEN, im April 1893.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Galizisch-Böhmischer Personenverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. Juni 1893 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Eger, Franzensbad, Carlsbad, Prag und Teplitz einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits via Prag (Staatsbahnhof)—Böhm.-Trübau—Olmütz—Prerau—Krakau zur Einführung.

Hiedurch werden aufgehoben der Tarif nebst Antheiltabelle für den directen Personenverkehr zwischen Eger, Franzensbad, Carlsbad und Teplitz einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits via Prag (Staatsbahnhof)—Böhm.-Trübau—Olmütz—Prerau—Krakau, vom 1. April 1892 nebst hiezugehörigem Nachtrag I vom 15. August 1892, Verkehr zwischen Prag (Staatsbh.) und galizischen Stationen.

Wien, am 17. April 1893. [386]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Carlsbad, Marienbad und Stationen der Preussischen Staatsbahnen und der Weimar-Geraer Eisenbahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Wirksamkeit vom 15. Mai 1893 gelangt ein neuer Tarif sammt Antheilstabelle für die directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Carlsbad und Marienbad einerseits und Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Erfurt und Hannover, sowie der Weimar-Geraer Eisenbahn andererseits vom 1. Mai 1893 zur Einführung.

Hiedurch tritt der gleichnamige Tarif vom 1. Jänner 1891 ausser Kraft.

Wien, am 19. April 1893. [387]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband.
Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Theil III, Tarifheft Nr. 1 vom 1. October 1889.
Theil III, Tarifheft Nr. 2 vom 10. April 1891.
Beschränkung der Einlagerung in Ulm.

Vom 7. Juni 1893 an ist im Verkehre mit den württembergischen Stationen Aldingen b. Spaichingen, Altshausen, Aulendorf, Balingen, Bisingen, Ebingen, Engstlatt, Friedrichshafen, Hosskirch - Königsegg, Meckenbeuern - Fettnang, Mengen, Mochenwangen, Niederbiegen, Oberndorf a/N., Pfullendorf, Ravensburg, Rottweil, Saulgau, Scheer, Schussenried, Schwenningen b. Rottweil, Sigmaringen. Sigmaringendorf, Spaichingen, Storzingen, Strassberg, Thalhausen b. Rottweil und Tuttlingen, sowie mit den badischen Stationen Messkirch und Stockach die Einlagerung in Ulm nicht mehr zulässig.

Wien, am 22. April 1893. [388]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Fohnsdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Die bisher nur für den beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Station Fohnsdorf der Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf wird am 1. Mai 1893 auch für den allgemeinen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Für die Strecke Zeltweg — Fohnsdorf gelten die reglementarischen Bestimmungen und Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden vom 1. Jänner 1893 und ergeben sich hiernach die Fahrpreise zwischen Zeltweg und Fohnsdorf mit 21 kr. in der II. und 11 kr. in der III. Classe für die einfache Fahrt.

Wien, am 19. April 1893. [389]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Leopoldsteiner See.“

Am 1. Mai 1893 wird die zwischen den Stationen Radmer und Eisenerz auf der Linie Hieflau—Eisenerz gelegene Haltestelle „Leopoldsteiner See“ für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet und gleichzeitig die zwischen den genannten Stationen bestandene Haltestelle Fölzbach aufgelassen.

Die Kartenausgabe erfolgt durch das Zugspersonale.

Wien, am 21. April 1893. [390]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Abänderung der Bezeichnung der Haltestelle Sattendorf.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Amstetten—Pontafel zwischen den Stationen Ossiach und St. Ruprecht gelegenen Haltestelle Sattendorf wird vom 1. Mai 1893 an in „Annenheim“ abgeändert.

Wien, im April 1893. [391]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Eröffnung der Halte- und Ladestellen „Lultsch“ und „Vschetul“.

Am 1. Mai 1893 werden die Halte- und Ladestellen Lultsch“ (an der Linie Brünn — Nezamislitz) und Vschetul (an der Linie Kojetein—Bielitz) für den allgemeinen Eilgüterverkehr eingerichtet. In der Halte- und Ladestelle Lultsch können von diesem Tage angefangen auch Getreidesendungen in ganzen Wagenladungen zur Auf- und Abgabe gelangen.

Das Nähere hierüber ist aus der affichirten Kundmachung, bezw. aus den bezüglichen Tarifen zu ersehen.

Wien, am 22. April 1893. [392]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einführung des Nachtrages III zum Personentarife für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit 1. Juni 1893 tritt der Nachtrag III zu dem ab 1. April 1891 giltigen Personentarif für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen über den Transport von Personen (Separat-Personenzüge), Reisegepäck und Hunden, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Preise von 3 kr. pro Stück behoben werden.

Wien, am 21. April 1893. [393]

K. k. priv. Böhmische Westbahn.
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Ausgabe von Vergnügungszugs-Tour- und Retourkarten zu ermässigten Fahrpreisen in der Sommersaison 1893.

Vom 7. Mai 1893 angefangen bis auf Weiteres, längstens bis 24. September 1893, gelangen in Prag Böhm. Westbahn bei dem um 6 Uhr 55 Min. Früh abgehenden Personenzuge Nr. 5 Vergnügungszugs-Tour- und Retourkarten II. und III. Classe nach den Stationen Althütten, Neuhütten, Zbečno, Pürglitz, Burg Pürglitz, Stadtl und Rakonitz, sowie nach Lochowitz, Jinec-Čenkau und Příbram der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, ferner nach Zditz, Praskoles-Zebrak und Hořowitz der Böhm. Westbahn zu besonders ermässigten Fahrpreisen zur Ausgabe.

Die Fahrpreise und sonstigen Bestimmungen über die vorbezeichneten Billets sind aus den diesbezüglich affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Prag und Wien, am 20. April 1893. [394]

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Vergnügungsfahrten zu ermässigten Fahrpreisen in der Sommersaison 1893.

Vom 7. Mai 1893 angefangen bis auf Weiteres, längstens bis 24. September 1893, werden bei den an Sonn- und Feiertagen von Prag nach den Stationen bis Beraun und zurück verkehrenden Vergnügungszügen Tour- und Retourkarten II. und III. Classe nach Kuchelbad, Radotin, Černošic, Dobřichowitz, Rewnitz, Hinter-Třeban, Karlstein und Beraun zu besonders ermässigten Fahrpreisen zur Ausgabe gelangen.

Weiters werden in der gleichen Zeitdauer bei günstiger Witterung an Sonn- und Feiertagen, dann an jedem Mittwoch und Samstag Vergnügungszüge mit Wagen II. und III. Classe von Pilsen nach Chrast und zurück mit Aufenthalt in Zábělа (Wächtershaus Nr. 87) zu besonders ermässigten Fahrpreisen verkehren.

Die Fahrpreise, Fahrzeiten und sonstigen Bestimmungen sind aus den diesbezüglich affichirten Kundmachungen zu entnehmen.

Prag, am 20. April 1893. [395]

Sonstige Nachrichten.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, für die Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1893. (Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 13a und 13b.) Auf Seite 366 des Heftes C des vorbezeichneten Tarifes sind beim Ausnahmetarif Nr. 13a und Nr. 13b folgende Frachtsätze nachzutragen:

Von	a) Nach Furth i. W. (für Oesterreich)	Passau (für Oesterreich)	Eger
	Mark für 100 Kilogramm		
	gebrannter Kalk		
Abbach	0·35	0·37	0·44
Abensberg . .	0·40	0·42	0·48
	b) Steine des Specialtarifes III		
Abbach	0·35	—	0·44
Abensberg . .	0·40	0·42	0·48

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft D, für den Verkehr der kgl. Bayerischen Localbahnen vom 1. Jänner 1893. (Ausnahme-Frachtsatz für „Glas".) Auf Seite 51 des Heftes D des vorbezeichneten Tarifes ist bei XVI. Freilassing—Laufen als Nr. 13 nachzutragen:

13. Für die Beförderung von Glas „Fensterglas, Glasmasse, Rohglas, Glaspfannen und ungeschliffenen Glastafeln, auch rohen Glasfliessen" in Wagenladungen zu 10.000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht kommt der Frachtsatz von 0·44 Mk. für 100 kg ab Laufen nach Kufstein transit (für Sendungen nach Oesterreich) zur Anwendung.

Main-Neckarbahn-Bayerischer Gütertarif vom 1. Jänner 1891 (Theil II, Heft Nr. 5 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes, Verkehr zwischen deutschen Bahnen). (Einführung des Nachtrages II.) Mit Giltigkeit vom 1. April gelangte der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Aenderung des Vorwortes.
2. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt E Kilometerzeiger.
3. Aenderungen und Ergänzungen zu Abschnitt F Tariftabellen
   b) Ausnahmetarife.
   c) Tarif- und sonstige Bestimmungen für den Güterverkehr auf den Bayerischen Vicinalbahnen, Staats- und Privat-Localbahnen.
4. Berichtigungen.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischer Verkehr. (Neuer Ausnahmetarif für Flachs etc.) An Stelle der im Gütertarif vom 13. Jänner 1885, Theil II (Heft I und II) enthaltenen Ausnahmetarife I, II und III für Flachs, Flachsheede und Werg, sowie Hanf, für den Verkehr von Russland nach Belgien und Frankreich, welche am 12. April ausser Kraft traten, gelangte mit Giltigkeit vom 13. April ab ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Flachs und Hanf, gepresst und ungepresst, Flachs, gehechelt, Hanfgarn (Seiler- oder Kabelgarn), Flachs- und Hanfheede, gepresst und ungepresst, Flachsschäben, Werg, Acheln, Abfall beim Hecheln von Flachs und Hanf für den Verkehr von Russland nach Belgien und Frankreich zur Ausgabe. Abdrücke des vorgenannten Tarifes können von der Drucksachen-Verwaltung der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinisch) käuflich bezogen werden.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz. (Fortbestand des Ausnahmetarifes Nr. 12.) Die verlautbarte Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 12 (Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Köln [linksrh.] und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nach der Ostschweiz) vom 1. October 1884, wurde zurückgezogen. Die beiden genannten Ausnahmetarife bleiben noch über den 30. April hinaus bis auf Weiteres in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angofangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
927	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Schotter und Steine des Specialtarifes 3	Littitz (Ausweiche zwischen Senftenberg und Pottenstein)	Roseitz	Bei Frachtzahlung für 10500 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	19·5 kr.	8·7 kr.	10·8 kr.	Im Kartirungswege		
928	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	a) Normalspurige Eisenbahn-Fahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend b) Schneepflöge, auf eigenen Rädern laufend	Seidenberg	Wien (St.E.G.)	Aufrechthaltung der für den Transport von auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahn-Fahrzeugen bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Mai 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahnverband	Frachtzahlung der Classe B für das Effectivgewicht	48·36 Francs Gold pro Achse		Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe der Strecke Seidenberg—Wien und Duplicat-Frachtbriefe über den Weitertransport ad a) nach dem Oriente ad b) nach Verciorova für Rumänien bis längstens Ende März 1894	Die Transporte müssen ad a) für den Orient ad b) für Rumänien via Verciorova bestimmt sein
929	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zuckerrübe	Dévény-Ujfalu Malaczka	Dürnkrut Napagedl	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 16·0 28·9		Im Kartirungswege		
			Rübenschnitte und Saturationsschlamm	Napagedl	Malaczka					21·4				
930	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Erze aller Art	Bosna-Brod	M.-Ostrau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen im Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahnverkehre vom 1. Jänner 1893	93·3 kr.	86·0 kr.	7·3 kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch wird zugleich die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 93 ex 1893, sub Post 525, ausser Wirksamkeit gesetzt
931	K.O.E.		Grubenhölzer (in zwei Wagen verladen)	Jablunkau Trzynietz Zsolna	Dombrau	Für die in nach der Station Dombrau leer retourgehenden Kohlenwagen verladene derartigen Transporte werden vom 1. Mai l. J. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December l. J. die bestehenden officiellen Frachtsätze nach dem factischen Gewichte, mindestens aber für das Ladegewicht eines verwendeten Wagens im Kartirungswege angewendet, wenn per Sendung der Laderaum je zwei solcher Wagon vollkommen ausgenützt wird.								

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
932	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Drainröhren	Frättingsdorf	Oberhollabrunn	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindest für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine	kr. 29·7		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
					Schönwald-Frain					22·2				
			Mauer- u. Dachziegel		Oberhollabrunn					27·1				
					Schönwald-Frain					20·7				
933	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Göding	Sonnenberg	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 1 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Theil III, Heft 1 vom 1. Mai 1892 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	126·4 kr. laut Verordnungs-Blatt Nr. 19 ex 1893, Pos. 358	125·6 kr.	0·8 kr.	Im Kartirungswege		
934	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mahlproducte aus Getreide und Hülsenfrüchten (auch Kleie)	Brody	den im Tarife für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. September 1892, enthaltenen deutschen Stationen	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Tarif für den Norddeutschen Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina, giltig vom 1. September 1892	Verschieden	Verschieden	7·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche bis längstens Ende März 1894 vorzulegen sind	
935	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Buchweizen (Haide und Haidekorn), Roggen (Korn) und Weizen aus Position G 13 des Tarif Theil I	Lemberg p. z.	Brody	Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements und muss auch der Bezug des Getreides durch das betreffende Mühlen-Etablissement geschehen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 26	kr. 22·3	kr. 3·7	Im Kartirungswege		Bei Inanspruchnahme der vorbezifferten Frachtermässigung findet der laut Publication im Vrdge.-Bl. Nr. 149 vom 29. December 1892, Post 2410, für Getreide bestehende 10%ige Frachtnachlass keine Anwendung
				Barszczowice					21	18·6	2·4			
				Zadwórze					19	15·5	3·5			
				Krasne					17	11·5	5·5			
				Ożydów					11	9·4	1·6			
				Zabłotce					8	4·3	3·7			
				Złoczów					21	15·5	5·5			
				Zborów					26	20·5	5·5			
				Jezierna					30	24·5	5·5			
				Tarnopol					37	31·5	5·5			
				Borki wielkie					39	33·5	5·5			
				Maxymówka					43	37·5	5·5			
				Bogdanówka					45	39·5	5·5			
				Podwołoczyska					47	41·5	5·5			
936	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kalk, gebrannten	Stauding	Odrau	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg)**, wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses laut Publication im Vrdge.-Bl. Nr. 149 ex 1892, sub Post 2390, zusammengenommen nachgewiesen werden kann. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1893	Localtarife	kr. 9·3	kr. 7·3	kr. 2·0	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Jogsdorf				10·8	8·3	2·5			
					Gr.-Glockersdorf				12·3	9·3	3·0			
					Wigstadtl				14·1	10·6	3·5			
					Fulnek				9·0	7·1	1·9			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
937	Südbahn-Gesellschaft		Hadern der Pos. H—1 des Tarifes Theil I	Budapest	Salloch	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	195	146	49	Im Kartirungswege		
					Görz				262	191	71			
					Gratwein				179	137	42			
				Wien (Matzleinsdorf)	Gratwein				102	85	17			
					Graz Südb.				106	87	19			
					Salloch				182	137	45			
					Görz				246	181	65			
									Heller bezw. incl. ungar. Steuer					
938	Südbahn-Gesellschaft		Caolin der Pos. E—20 des Tarifes Theil I	Triest Südb. und Fiume	Gratwein	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	123	110	13	Im Kartirungswege		
					Graz Südb.				121	108	13			
									Heller bezw. incl. ungar. Steuer					
939	Südbahn-Gesellschaft		Schwefelkies der Pos. E—25 des Tarifes Theil I	Triest Südb. und Fiume	Gratwein und Graz Südb.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	90 Heller bezw. incl. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		
940	Südbahn-Gesellschaft		Schwefelkiesabbrände	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 35 vom 25. März 1893 unter fortl. Nr. 715 publicirte Frachtbegünstigung wird unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten auch auf derartige Sendungen mit der Bestimmung nach Gleiwitz ausgedehnt										
941	Südbahn-Gesellschaft		Schleifholz bis 6·3 m Länge, dann Bruchsteine	Peggau	Gratwein	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	10	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Frohnleiten						12				
				und vice versa						Heller				
942	Südbahn-Gesellschaft		Hadern, Papierabfälle und Cellulose	Gratwein	Graz S. B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	10 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
				und vice versa										
943	Südbahn-Gesellschaft		Cellulose der Pos. H—29 des Tarifes Theil I	Gratwein	Frohnleiten	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	16	12	4	Im Kartirungswege		
					Peggau				16	10	6			
				Görz	Fiume				70	64	6			
					Triest Südb.				39	32	7			
					Salloch				75	69	6			
									Heller					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
944	Südbahn-Gesellschaft		Holzkohle	Peggau	Leoben Graz S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	39 22	32 14	7 8	Im Kartirungswege		
945	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Peggau Graz S.B. und vice versa	Graz S.B. Gratwein Judendorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	22 16 12	14 10 10	8 6 2	Im Kartirungswege		
				Matrei Steinach Brenner	Innsbruck				22 22 34	16 18 22	6 4 12			
946	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkole	Prevali	Saldenhofen Kühnsdorf Grafenstein Klagenfurt Villach S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II	22 22 34 39 55	16 16 28 36 48	6 6 6 3 7	Im Kartirungswege		
				Graz S.B.	Peggau Frohnleiten Marburg Kärntner Bahnhof				22 22 43	14 18 40	8 4 3			
				Leoben S.B.	Marburg	Die Sendungen müssen von Leoben loco, von Stationen der Leoben-Vordernberger Bahn oder Zeltweg (Fohnsdorf) proveniren			65	60	5			
947	Südbahn-Gesellschaft		Baumwollwaaren, auch in Kisten verpackt	Neunkirchen	Wien (Matzleinsdorf)	In Einzelsendungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	86 Heller	72 Heller	14 Heller	Im Kartirungswege		
948	Buschtěhrader Eisenbahn		Mauerziegel	Station Kladno (für Sendungen von den Schächten bei Neukladno)	Prag (Bubna) Prag (Smichow)	1. Verfrachtung von mindestens 500 t Mauerziegel nach diesen beiden Stationen während der Dauer des Zugeständnisses. 2. Aufgabe als Frachtgut in vollen Wagenladungen, resp. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Das Auf- und Abladen der Ziegel hat die Partei innerhalb der festgesetzten Fristen durch eigene Arbeitskräfte zu besorgen	Bis Ende Juli 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen	Kreuzer ö. W. 14·0*) 14·8*)	13 kr. ö. W.*)	Kreuzer ö. W. 1·0 1·8	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die abschliessende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen spätestens bis Ende August 1893	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen wird eine Rückvergütung nicht geleistet. *) In den Frachtsätzen ist die Zurückungsgebühr von den Schächten bei Neukladno bis nach Station Kladno von 2·7 kr. ö. W. pro 100 kg inbegriffen

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, 1., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 48. Wien, 27. April 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 19. April 1893, Z. 20.200, betreffend die vom Centralamte in Bern an die Vertragsstaaten versendete Zusammenstellung der bis zum 12. April 1893 eingegangenen Mittheilungen über die im Art. 2 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 erwähnten Gegenstände, auf welche dieses Uebereinkommen keine Anwendung findet.

(Fortsetzung der ersten Liste vom 22. Februar 1893, Verordnungs-Blatt Nr. 27, Seite 409.)

Belgien.

Schreiben des Ministeriums der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen, Abtheilung Eisenbahn-Verwaltung vom 28. März 1893, Nr. 2387/48.

(Uebersetzung.)

Bezüglich der Gegenstände, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit zum Transport nicht angenommen werden, haben die Eisenbahn-Gesellschaften folgende Mittheilungen gemacht:

Antwerpen-Gent (Waes).

Da die Spurweite nur 1·10 m beträgt, so sind die Güterwagen von besonderer Construction und können dieselben auf Normalspurbahnen nicht übergehen. Die äusserst zulässigen Ladungen (Stroh, Flachs etc.) sind ungefähr 2·30 m Breite auf 4 m Höhe über Schienenoberkante.

Eisenbahn von Chimay.

Auf dieser Linie eignen sich zum Transporte nicht:

1. Möbelwagen und Fahrzeuge mit Bestimmung nach den Stationen Séloigne-Monceau, Villiers-la-Tour, Lompret, Aublain, Boussu-en-Fagne, Matagne-la-Grande, Matagne-la-Petite und Agimont, weil diese Stationen mit Rampen für den Auf- und Ablad nicht versehen sind.
2. Drehscheiben, weil die Gesellschaft das erforderliche Material nicht besitzt.
3. Marmorplatten, wenn ihr Umfang die Verwendung von Schemelwagen erfordert.
4. Schachtzimmerungen, Schwungräder, Kisten, Spiegel etc., welche, obwohl sie auf gewöhnliche Wagen geladen werden können, einen Umfang hätten, der das Ladeprofil der Bahn überschreiten würde.
5. Alle untheilbaren Gegenstände, wenn das auf den einzelnen Wagen fallende Gewicht mehr als 10.000 kg ausmachen sollte.
6. Alle Gegenstände, deren Länge 24 m übersteigt.

Westflandrische Eisenbahnen.

Von der Annahme zum Transport sind diejenigen Güter ausgeschlossen, deren Gewicht 10.000 kg auf den einzelnen Wagen übersteigt, oder welche, in Ansehung ihres Umfanges, über das bei den Belgischen Staatsbahnen geltende Ladeprofil hinausgehen.

Gent-Eecloo-Brügge Eisenbahn.

Die Geleise und das Material dieser Gesellschaft sind die gleichen wie bei den anderen belgischen Eisenbahnen. Die Gesellschaft erklärt, nicht in der Lage zu sein, Gegenstände im Sinne der Ziffer 2 zu benennen.

Gent-Terneuzen Eisenbahn.

Diese Gesellschaft lehnt den Transport solcher Gegenstände ab, welche ihr Ladeprofil, das mit demjenigen der belgischen Staatsbahnen identisch ist, überragen.

Grosse belgische Centralbahn.

Laut den bei dieser Gesellschaft bestehenden Vorschriften, betreffend das Fahrmaterial, soll der Stationsvorstand, wenn Zweifel darüber bestehen, ob ein Gegenstand, sei es wegen der Dimensionen, sei es wegen der Vertheilung des Gewichtes, zum Transport angenommen werden kann, bei der Verwaltung anfragen, welche die Angelegenheit prüfen und darüber beschliessen wird, ob der Transport und unter welchen Bedingungen derselbe ausgeführt werden könne.

Hasselt-Maeseyck Eisenbahn.

Diese Linie ist denselben Bedingungen unterstellt, welche für die Anschlussbahnen (die Grosse belgische Centralbahn und die Niederländische Staatseisenbahn-Gesellschaft — belgische Linie von Achel nach Liège-Vivegnis, Ans (Etat) und Flémalle-Grande —) gelten.

Lüttich-Maestricht Eisenbahn.

Diese Gesellschaft behält sich vor, in jedem einzelnen Fall zu prüfen, ob die Beförderung möglich sei. Jedenfalls können solche Gegenstände zum Transporte nicht angenommen werden, deren Dimensionen über das Ladeprofil hinausgehen.

Die von der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebene Strecke.

Die Gesellschaft hält dafür, dass die Bestimmung in Ziffer 2 des Art. 2 des internationalen Uebereinkommens an sich genüge. Sie ist der Ansicht, dass es nicht möglich ist, ein vollständiges Verzeichniss der ausgeschlossenen Gegenstände aufzustellen, weil man nicht alle Sendungen voraussehen könne, deren Transport verlangt werden möge.

Mecheln-Terneuzen Eisenbahn.

Auch die Verwaltung dieser Gesellschaft kann ein Verzeichniss der vom Transport ausgeschlossenen Gegenstände nicht geben. Wenn man ihr einen Transport anbietet, dessen Dimensionen über die im Tarif vorgesehenen Normen hinausgehen, so sendet sie eine Zeichnung davon an alle betheiligten Verwaltungen.

Belgische Nordbahn.

Die allgemeinen Vorschriften, welche betreffend die Annahme der Güter zum Transport für diese Strassenbahn gelten, sind in dem Dienstbefehl Nr. 84 von 1887 enthalten, der bereits in der Zusammenstellung vom 22. Februar 1893 erwähnt ist. Ueberdies sind vom directen Verkehr diejenigen Güter ausgeschlossen, deren Dimensionen über das Ladeprofil hinausgehen.

Termonde-St. Nicolas Eisenbahn.

Diese Gesellschaft erklärt, keine Gegenstände zu kennen, welche wegen ihrer Dimensionen, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit auf ihrer Linie nicht transportirt werden könnten.

Italien.

Schreiben des kgl. General-Inspectors der Eisenbahnen vom 29. März 1893, Nr. 13.651/1614.

(Uebersetzung.)

Zu Art. 2, Ziffer 1. Dem Postzwange sind in Italien unterworfen: die gesiegelten oder offenen Briefe oder Packete, welche als Correspondenz anzusehen sind, und die Zeitungen und periodischen Schriften, deren Gewicht 100 Gramm per Exemplar nicht übersteigt.

Zu Ziffer 2. Es ist unmöglich, a priori festzustellen, welche Gegenstände im Sinne des Art. 2, Nr. 2, des Berner Uebereinkommens als vom Transporte ausgeschlossen betrachtet werden sollen, da ein solcher Ausschluss von den besonderen Bedingungen einer jeden Eisenbahn abhängt und für die Eisenbahntransporte im Innern des Königreiches nicht einmal besondere Bestimmungen bestehen, mit Ausnahme der allgemeinen Norm, wonach diejenigen Gegenstände vom Transporte ausgeschlossen sind, deren Gewicht über die zulässige Grenze hinausgeht.

Zu Ziffer 3. Es ist auch nicht möglich, alle diejenigen Gegenstände vollständig anzugeben, deren Transport aus Gründen der öffentlichen Ordnung in Italien verboten ist, weil die in einer Reihe von Gesetzen und Reglements einzeln bezeichneten Gegenstände dieser Art nach den Veranlassungen wechseln, welche das Verbot oder die Beschränkung der Einfuhr in das Königreich herbeiführen. Es werden daher nur diejenigen Sachen erwähnt, welche dauernd und ohne Rücksicht auf ihre Herkunft vom Eisenbahntransporte ausgeschlossen sind.

a) Absolut ausgeschlossen sind Nitroglycerin, pikrinsaure Salze, Sprengstoffe, Knallsilber, Knallgold, Knallquecksilber etc., sowie alle anderen der Selbstentzündung oder der Explosion unterworfenen Gegenstände.
b) Einer besonderen Bewilligung der competenten Behörde bedarf die Einfuhr anderer explodirbarer Stoffe, von Waffen, Munition und der für die Bewaffnung und Ausrüstung der Truppen bestimmten Gegenstände.
c) Ganz untersagt ist die Einfuhr und die Durchfuhr von Rebsetzlingen, Schösslingen und Rebhölzern jeder Art, von gebrauchten Schutzpfählen, von Dünger, Erde und Düngererde.
d) Die Einfuhr von Trauben und lebenden Pflanzen ist durch besondere Vorschriften geregelt.
e) Die Einfuhr von Saccarin (Benziato solfinico) und von saccarinhaltigen Erzeugnissen ist verboten.
f) Die Einfuhr von Tabak in Blättern und Rippen, Meersalz, Steinsalz, über Bedarf gesalzenen Lebensmitteln und im Allgemeinen der Gesundheit schädlichen Waaren ist verboten.

Luxemburg.

Schreiben der General-Direction der Finanzen an das Centralamt vom 21. Februar 1893, Nr. 69.

(Uebersetzung.)

Zu Art. 2, Ziff. 1. Dem Postzwange sind unterworfen:

Der Transport der Briefe, der Correspondenzkarten und der politischen Zeitschriften. Den Briefen sind gleichgehalten die Mittheilungen, welche in verschlossenen oder nicht verschlossenen Packeten versendet sind und die Stelle von Briefen vertreten können.

Zu Ziffer 2 und 3. Gemäss dem Art. 13 der Polizeiverordnung vom 18. August 1859 ist es verboten, in den Zügen, in welchen Reisende befördert werden, solche Sachen mitzunehmen, welche zu Explosionen oder zu Feuersgefahr Veranlassung geben könnten.

Durch die königlich grossherzogliche Verordnung vom 20. April 1881 sind vom Eisenbahntransport alle diejenigen Gegenstände ausgeschlossen, welche der Selbstentzündung oder Explosion unterworfen sind, vorbehaltlich immerhin der bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände.

Die in letzterer Beziehung geltenden Bestimmungen stimmen mit den entsprechenden Vorschriften überein, welche für die deutschen Eisenbahnen gelten.

Ausser den vorerwähnten Sachen sind in Folge polizeilicher Vorschriften noch weitere Gegenstände, wie das Wildpret während der verbotenen Jagdzeit, Thiere zur Zeit von Viehseuchen, sowie diejenigen Objecte vom Transport ausgeschlossen, welche unter die Bestimmungen des Berner Uebereinkommens, betreffend die Phylloxera, fallen. Diese Objecte sind in den Tarifen nicht angegeben; das Transportverbot ist durch besondere Verfügungen zur Kenntniss der Güterabfertigungsstellen gebracht.

Für die Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn gilt im speciellen das durch den § 2 des Staatsvertrages vom 11. Juni 1872 aufgestellte Verbot, nach welchem die deutsche Regierung sich niemals der Linien dieses Netzes weder für den Transport von Truppen, von Waffen, Kriegsmaterial oder Munition noch zum Zweck der Verpflegung von Truppen während eines Krieges, an welchem Deutschland betheiligt wäre, bedienen darf.

Ein Verzeichniss der Güter, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit sich zum Eisenbahntransport nicht eignen, besteht nicht. Das Betriebsreglement der Wilhelm-Luxemburger Bahn, welches identisch ist mit dem Deutschen Betriebsreglement, enthält in dieser Beziehung nur die allgemeine Bestimmung des Berner Uebereinkommens. Der Art. 47 des internen Tarifs der Prinz Heinrich-Bahn lautet diesfalls wie folgt: „Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, untheilbare Massen von mehr als 10.000 Kilogramm Gewicht oder solche Gegenstände, deren Umfang die Dimensionen des vorhandenen Materials überschreitet, zum Transport anzunehmen.“ Immerhin sind die beiden folgenden Punkte nicht ausseracht zu lassen: Was die Dimensionen der zu transportirenden Gegenstände betrifft, so ist das Ladeprofil B des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für die beiden Netze massgebend; das Ladeprofil C des Vereines kann angewendet werden auf vorhergegangene Verständigung hin, mit Ausnahme der Linie von Luxemburg nach Trois-Vierges, wo das Ladeprofil B ausschliesslich gilt. In Hinsicht auf das Gewicht ist zu beobachten, dass die Ladung 14 Tonnen per Wagen nicht überschreiten darf, wie dies in den technischen Vereinbarungen des Vereines bestimmt.

Endlich ist noch hervorzuheben, dass auf einzelnen Stationen die Annahme oder Abgabe von ganzen Wagenladungen, von Vieh, von Fahrzeugen, von Explosivstoffen u. s. w. ausgeschlossen ist, weil die dazu erforderlichen Einrichtungen nicht vorhanden sind.

Niederlande.

Note des Ministeriums für Bauten, Handel und Industrie im Haag, vom 7. März 1893, Nr. 133.

(Uebersetzung.)

Zu Art. 2, Ziffer 1. Die Gegenstände, deren Transport in den Niederlanden dem Postmonopol vorbehalten ist, sind: die Briefe, deren Gewicht 500 Gramm nicht übersteigt, wenn der Transport gegen Bezahlung stattfindet und die Briefe sich nicht auf solche Gegenstände beziehen, welche in Verbindung damit aufgegeben werden.

Als Briefe werden Schriftstücke, Mittheilungen und Nachrichten jeder Art betrachtet, welche, gleichviel ob verschlossen oder nicht, auf Papier, Pergament oder auf anderes ähnliches Material geschrieben sind und nicht unter den Begriff von Drucksachen, Zeitschriften, Abhandlungen, Quittungen oder Anweisungen fallen.

Art. 2, Ziffer 3. Die Gegenstände, deren Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist, sind nach zwei Richtungen auszuscheiden, nämlich in solche, deren Einfuhr überhaupt und ohne Beschränkung untersagt ist, und solche, deren Einfuhr, Durchfuhr und Wiederausfuhr zeitweise und unter gewissen Bedingungen verboten werden kann.

In die erste Kategorie fallen:

a) die Bücher, welche als Nachdruck von künstlerischen, wissenschaftlichen und literarischen Werken betrachtet werden müssen, an welchen in den Niederlanden oder in einem derjenigen Länder, mit welchen bezügliche Verträge abgeschlossen worden sind, Eigenthumsrechte bestehen;
b) die Münzen und die Münzplatten von Kupfer. Die Einfuhr der Platten für Kupfermünzen zum Gebrauche der staatlichen Prägeanstalt kann durch königliche Verordnung gestattet werden.

Bezüglich der zweiten Kategorie ist zu bemerken:

Gemäss dem Gesetz, betreffend die besonderen Massnahmen zum Schutze gegen ansteckende Krankheiten, deren Verbreitung und ihre Folgen, kann, im Falle des Ausbruches einer Choleraepidemie, der Pest, des gelben Fiebers oder der Blattern im Aus- oder Inlande, durch königliche Verordnung die Einfuhr, die Durchfuhr und die Ausfuhr solcher Gegenstände untersagt werden, welche, wie Lumpen, getragene Kleider, schmutzige Wäsche, rohe Wolle, Haare, Felle, Häute, Pelzwaaren und Pelzwerk, die Ansteckung verbreiten können.

Gemäss dem Gesetze über die Viehseuchen-Polizei kann die Einfuhr, die Durchfuhr und die Ausfuhr von lebenden oder todten Thieren, von Fleisch, Häuten, Haaren, von Wolle, von Dünger und anderen Abfällen, von Futter, von Geräthschaften oder anderen Gegenständen, welche im Zusammenhange mit dem Vieh benutzt worden sind, durch königliche Verordnung untersagt werden, wenn das Interesse an der Erhaltung des Viehstandes und der Consumenten Vorsichtsmassregeln gegen im Auslande oder im Inlande auftretende ansteckende Krankheiten der Hausthiere erheischt.

Als ansteckende Krankheiten der Hausthiere sind die Rinderpest, die ansteckende Lungenseuche, die Maul- und Klauenseuche, die Schafpocken, der Rothlauf, der Rotz, der Wurm, die Schweineseuche, die Räude und der Brand anzusehen.

Was die Gegenstände betrifft, die in Anschauung ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit (Art. 2, Z. 3) zum Transporte sich nicht eignen, so ist es nicht möglich, eine einlässliche Liste aufzustellen. In dieser Beziehung handelt es sich um solche Güter, welche wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe der Eisenbahnen sich zur Beförderung nicht eignen. Unter diese Güter gehören z. B. die Gegenstände, deren Gewicht die Tragfähigkeit des rollenden Materiales oder der Geleise oder der Kunstbauten übersteigt, sowie diejenigen Gegenstände, deren Volumen so gross ist, dass es unmöglich wäre, sie durch die Eisenbahn zu befördern.

Ungarn.[1]

Note des königlichen Handelsministeriums in Budapest vom 28. März 1893, Nr. 4112.

Im Königreiche Ungarn sind die nachstehenden Gegenstände dem Postzwange unterworfen, daher auf deren Beförderung das internationale Uebereinkommen gemäss Art. 2, Ziffer 1, keine Anwendung hat:

1. Briefe, zu denen überhaupt alle offenen oder geschlossenen schriftlichen, an abwesende Personen gerichtete Mittheilungen oder Nachrichten gezählt werden;
2. periodische Schriften, und zwar: Journale, Zeitungen in Blättern oder Heften ohne Unterschied des Inhaltes, wenn seit deren Herausgabe noch nicht 6 Monate verflossen sind.

Ausgenommen vom Postzwang ist der Transport von Zeitungen in ganzen Ballen oder Kisten (Colli), wenn die bezüglichen Frachtstücke nur an einen einzelnen Empfänger gerichtet sind, das Gewicht derselben mehr als 2 Kilogramm beträgt und darin keine Beischlüsse gleichen oder sonst dem Transporte durch die Postanstalt vorbehaltenen Inhalts mit der darauf ausgedrückten Bestimmung für andere Adressaten enthalten sind.

Als derartige Mittheilungen werden nicht betrachtet die Rechnungen (Facturen), die somit den Eisenbahnsendungen beigeschlossen werden können. Die Rechnungen dürfen jedoch ausser der Adresse, dem Datum und der Unterschrift nur die Bezeichnung des Gegenstandes und die auf die Quantität und den Preis bezughabenden Daten enthalten. Alle anderen schriftlichen Mittheilungen, und zwar Quittirung, Aufforderung zur Wiederholung von Bestellungen, Antrag auf Zahlungsmodalitäten etc. etc. ändern den Charakter der Rechnung und die Rechnung wird als eine dem Postärar zufallende briefliche Postsendung betrachtet.

Die Bekanntgabe der anderen Gegenstände, welche nach Art. 2, Ziffern 2 und 3, des Uebereinkommens vom internationalen Transporte ausgeschlossen sind, wird thunlichst bald erfolgen.

Russland.

Note des kaiserlichen Ministeriums der Verkehrsanstalten, Eisenbahn-Departement, in St. Petersburg, vom 6./18. März 1893, Nr. 2919.

(Uebersetzung.)

1. Dem Postmonopol der kaiserlichen Regierung sind die nachstehenden Transporte vorbehalten:

a) die einfachen oder eingeschriebenen Briefe, gleichviel ob dieselben offen oder verschlossen sind, die Drucksachen ohne Band, die Geschäftsurkunden und -Papiere, sowie die Waarenmuster;

b) die Beförderung von eingeschriebenen Geldbriefen, von Werthsachen, sowie von Colli, welche gemünztes oder nicht gemünztes Gold oder Silber enthalten.

Was die Eisenbahnen betrifft, so erstreckt sich das Monopol nicht auf die Sendungen von Colli, gleichviel, welches Gewicht sie haben.

Andere Privatgesellschaften oder Agenturen können nur Sendungen von grossem Gewichte annehmen; die Sendungen von kleinerem Gewichte sind in diesem Falle der Postverwaltung vorbehalten.

2. Vom Transporte sind ausgeschlossen diejenigen Gegenstände, welche in Folge ihres Umfanges das Ladeprofil überschreiten, sowie diejenigen, deren Beschaffenheit complicirte Vorkehrungen erfordert, zu denen die ordentlichen Mittel der Eisenbahn, welche den Transport besorgen sollte, nicht ausreichen.

Diejenigen schweren Gegenstände, welche dem Ladeprofil entsprechen und auf besonderen Trucks zur Aufgabe gelangen, werden nur unter der ausdrücklichen Bedingung zum Transporte angenommen, dass die Trucks keine Gefahren für den Betrieb in sich schliessen, und dass, in Ansehung der Geleiseanlage und der Fahrbahn auf den Brücken, die Ladung jener Gegenstände die zulässigen Grenzen nicht überschreite.

In jedem einzelnen Falle wird die Eisenbahnverwaltung den Betrag der Kosten, sowie die Mittel, mit welchen der Transport bewerkstelligt werden soll, feststellen.

---

[1]) Die in der Zusammenstellung vom 22. Februar 1893 unter dem Titel Oesterreich-Ungarn gemachten Angaben haben nur Bezug auf die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder (einschliesslich Liechtenstein).

3. Die Explosivstoffe, deren Transport durch die Eisenbahn untersagt ist (publicirt in der Sammlung der Gesetze und Decrete der Regierung von 1891, Nr. 43, Capitel 450), sind folgende:

1. Das Nitroglycerin;
2. das Pyroxilin, wenn es weniger als 15% Fluidum enthält;
3. nicht comprimirte explodirbare Stoffe, als Knallquecksilber, Knallgold und Knallsilber;
4. gewöhnliches Pulver und solches Pulver, welches Bertholetsalz oder eine Mischung des letzeren enthält;
5. die sprengkräftigen Mischungen und Amalgame von Sprengel (Panklastit, Guelgophit u. dgl., sowie überhaupt alle der Explosion unterworfenen Gegenstände und Substanzen, deren Beförderung nicht durch regierungsseitige Reglements bewilligt ist).

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. Mai 1893 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Wien, am 24. April 1893.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project für eine normalspurige Localbahn (Dampftrambahn) vom Bahnhofe M.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Přivoz nach M.-Ostrau und Witkowitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 15. April die Statthalterei in Brünn beauftragt, bezüglich des von Julius Modern, Inhabers eines Bank- und Commissionsgeschäftes in Wien, vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn (Dampftrambahn) vom Bahnhofe M.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Přivoz nach M.-Ostrau und Witkowitz im Sinne der Bestimmungen der §§ 3—5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die politische Begehung durchzuführen und über das Ergebniss dieser Amtshandlung — bei welcher die Trassenführung in der Mitte der Bahnhofstrasse näher erörtert und bestimmt werden wird, ob nicht durch eine seitliche Führung der Strassenverkehr weniger behindert würde, wofür in erster Linie die localen Verhältnisse massgebend sind — einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 65.704 ex 1892.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Kojetein—Bielitz: Personen-Haltestelle „Bazanowitz“: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bielitz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Errichtung einer Personen-Haltestelle mit der Bezeichnung „Bazanowitz“ der Linie Kojetein—Bielitz für den 28. April anberaumt. [G.-I.-Z. 7769 ex 1893.]

— (Linie Lundenburg—Brünn: Reconstruction des Durchlasses in Saitz.) In der Station Saitz wird der Durchlass unter dem Geleise 6 in km 102·068 umgebaut und die Holzconstruction desselben durch eiserne Träger ersetzt. [6. April, Z. 13.028.]

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Arbeitsprogramm für das Jahr 1893.) Zufolge des in der Sitzung der Direction vom 15. Februar 1893 festgesetzten Bauprogrammes gelangen in der österreichischen Strecke Oderberg—Csacza folgende Bauten zur Ausführung: Ein Wächterhaus sammt Nebengebäude in der Station Wendrin; ein Maschinenheizhaus und Vergrösserung des Gütermagazins in der Station Teschen; Wohnhäuser für drei Weichenwächter in der Station Lonkau, ein Wächterhaus sammt Nebengebäude im Orte Lonkau; ein Wächterhaus sammt Nebengebäude in der Station Darkau; Erweiterung der Station Karwin und Errichtung einer Filialwerkstätte, eines Materialdepots, einer Zugsförderungs-Kanzlei, einer Drehscheibe und Weichenversicherungs-Anlage daselbst; ein neues Aufnahmsgebäude und Geleisevermehrung in der Station Dombrau; ein Wächterhaus sammt Nebengebäude im Orte Richwaldau und ein Wagenschuppen in der Station Oderberg. [10. März, Z. 11.922.]

Projectirte schmalspurige Schleppbahn zur Verbindung der Ritter von Horsky'schen Zuckerfabrik in der Elbevorstadt in Kolin mit dem Franzens- und dem Eleonoren-Hofe. (Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Kolin hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der Domäne Kolin für die Verbindung der Ritter von Horsky'schen Zuckerfabrik in der Elbevorstadt in Kolin mit dem Franzens- und dem Eleonoren-Hofe durch eine schmalspurige Schleppbahn für den 29. April anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 7014.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Lieboch—Wies der Graz-Köflacher Bahn: Rollbahn zum Frachtenmagazin der Station Deutschlandsberg: Politische Begehung.) Die k. k Statthalterei in Graz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der Südbahn-Gesellschaft für die Rollbahn von der Zündwaarenfabrik der Firma Fl. Pojatzi & Comp. zum Frachtenmagazin der Station Deutschlandsberg der Linie Lieboch—Wies der Graz-Köflacher Bahn für den 29. April anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Dr. Theodor Hausotter betraut. [G.-I.-Z. 8137.]

— (Linie Wien—Triest: Sicherungsanlagen in der Station Nabresina.) Behufs Sicherung der Bahngeleise gegen das Entrollen von Wagen bei den Verschubmanipulationen in der Station Nabresina, wird am südlichen Ende dieser Station u. zw. hinter der Weiche Nr. 30 aus dem linken Hauptgeleise abzweigend ein Ablenkstutzgeleise in der Richtung gegen Triest ausgeführt und in km 561·095 links der Geleise wird ein einarmiger Signalmast als Ausfahrtssignal aufgestellt. [9. April, Z. 16.696.]

Wiener Stadtbahn. (Theilstrecke von km 5·798 bis 10·911 der Gürtellinie und von km 5·445 bis 9·349 der Vorortelinie: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff der Projecte für die Theilstrecken von km 5·798 bis 10·911 der Gürtellinie und von km 5·445 bis 9·349 der Vorortelinie des Wiener Stadtbahnnetzes für den 3. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthalterei-Secretär Dr. Hans v. Friebeis betraut. [G.-I.-Z. 7850.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Anschaffung von 8 Locomotiven.) Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen hat nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 28. März, Z. 11.767, genehmigten Typenplänen 8 Güterzugs-Locomotiven, Serie 59, Kategorie III/c, bei der Locomotivfabrik vormals G. Sigl in Wr.-Neustadt in Bestellung gebracht. [Z. 19.733.]

— (Linie Selzthal—Bischofshofen; Anhalten der Tagesschnellzüge in Liezen.) Mit Einführung der Sommerfahrordnung werden die Tagesschnellzüge in der Strecke Selzthal—Bischofshofen in der Station Liezen, welche die dem klimatischen Curorte Windischgarsten in Ober-Oesterreich nächstgelegene Eisenbahnstation ist, anhalten. [Z. 13.563.]

— (Eröffnung der Haltestelle Leopoldsteiner See und Auflassung der Haltestelle Fölzbach.) Am 1. Mai gelangt die Haltestelle Leopoldsteiner See, zwischen den Stationen Radmer und Eisenerz der Strecke Eisenerz—Vordernberg für den Personen- und Gepäcksverkehr zur Eröffnung; gleichzeitig wird die zwischen den genannten Stationen gelegene Haltestelle Fölzbach aufgelassen.

Zusammenstellung

der im Monate März 1893 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1085	15.367	3.925	20.377	51	90	24	165	0·8	141	11	96	13	1	.	.	8	.	10
Nordöstliche Linien	186	3.400	3.587	7.173	9	51	35	95	1·3	28	14	80	2	.	.	.	2	1	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	277	.	277	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	604	.	666	2	9	.	11	1·6	13	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	.	218	527	745	.	1	.	1	0·1	1	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	.	922	837	1.759	.	3	.	3	0·1	3	1	4	1	.	.	.	.	.	.
Böhmische Westbahn	62	311	124	497	.	3	.	3	0 6	2	1	2	.	.	.	.	.	.	1
Buschtěhrader Eisenbahn	62	248	1.582	1.892	3	10	11	24	1·2	9	9	10	9	.	.	.	.	.	2
Eisenbahn Wien-Aspang	.	334	692	1.026	.	10	1	11	1·0	4	.	7	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	124	341	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	476	4.064	3.101	7.641	31	33	5	69	0·9	54	6	24	14	.	.	.	1	.	21
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	186	248	434	.	7	.	7	1·6	4	.	2	.	1	.	.	.	.	1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	467	62	529	.	1	.	1	0 0	.	.	.	.	1	.	.	.	.	1
Oesterr. Nordwestbahn	310	3.757	1.558	5.625	11	15	.	26	0·4	23	.	12	.	2	.	.	3	.	23
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	523	2.444	806	3.773	51	53	1	105	2·7	97	2	56	1	.	.	8	6	23	2
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	248	39	287	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	776	3.443	1.620	5.839	26	41	4	71	1·2	68	9	31	11	.	.	1	2	1	10
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	.	1.092	248	1.340	.	1	.	1	0·0	1	.	.	.	.	.	.	.	.	3
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	99	230	329	.	10	7	17	5·1	.	.	16	.	.	.	.	.	1	.
Wiener Verbindungsbahn	26	1.052	.	1.078	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	3568	38.936	19.372	61.876	184	338	88	610	.	448	53	340	51	5	.	9	22	26	75

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . . 0·0 pCt.
2. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . 0·0 „
3. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . 0 0 „
4. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . . 0 0 „
5. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . 0·0 „
6. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
7. Wiener Verbindungsbahn . . . . . 0·0 „
8. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . . 0·1 „
9. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . . 0·1 „
10. Oesterr. Nordwestbahn . . . . . 0·4 „
11. Böhmische Westbahn . . . . . 0·6 „
12. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . . 0·8 pCt.
13. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . 0·9 „
14. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . 1·0 „
15. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . . 1·2 „
16. Südbahn-Gesellschaft . . . . . 1·2 „
17. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . . 1·3 „
18. Istrianer Staatsbahn . . . . . 1·6 „
19. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . . 1·6 „
20. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 2·7 „
21. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 5·1 „

Die auf der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn vorgekommenen Zugsverspätungen resultirten grösstentheils aus dem stärkeren Güterverkehr der anliegenden Fabriken und aus den dadurch vermehrten Verschubmanipulationen.

Veränderungen und Neuanlagen auf im Betriebe befindlichen, resp. im Baue beendeten Privateisenbahnen. (Betriebs- und Benützungsconsense im I. Quartale 1893.) In den Monaten Jänner, Februar und März 1893 wurde von der General-Inspection der österr. Eisenbahnen für folgende Veränderungen und Neuanlagen auf den im Betriebe stehenden Privateisenbahnen der Benützungsconsens nach Vorschrift der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, ertheilt:

1. Aussig-Teplitzer Eisenbahn: Petroleum-Magazin in Aussig; Schleppbahngeleise zum Austria - Schachte III bei Karbitz.

2. Böhmische Nordbahn: Linie Bensen—Böhmisch-Leipa: Nebengebäude in Böhm. - Leipa; Vorrathschuppen in Böhm.-Leipa.

3. Buschtěhrader Eisenbahn: a) Linie Prag (Smichow) —Hostievic: Schreibhütte für S. Bloch in der Station Prag-Smichow. b) Linie Prag—Eger: 2 Weichenstell- und 2 Etappenhütten in der Station Karlsbad, ferner Weichenstellhütten in der Station Prag (Sandthor), Lužna-Lischan, Priesen, Kaaden - Brunnersdorf, Pürstein, Elbogen-Neusattel, und Falkenau a/E.; Kohlenschuppen in der Station Saaz; Baumaterialschuppen in der Station Zieditz; Ver-

längerung der bestandenen Schreibhütte der Firma Löwy & Klemperer in der Station Prag (Smichow); Kohlenhütte mit Handmagazin des Depotplatzpächters E. Steiner & Co. in der Station Prag (Smichow). c) Linie Lužna-Lischan—Rakonitz: Kohlenschuppen auf den Depotplätzen Nr. 8 und 9 in der Station Rakonitz, Strassenbrückenwage in der Station Rakonitz. d) Linie Eger—Karlsbad: Lagerschuppen für M. Kühn in der Station Königsberg.

4. Bozen-Meraner Bahn: Anbau eines Warteraumes an das Wächterhaus in der Haltestelle Gargazon.
5. Graz-Köflacher Bahn: Bahnerhaltungsmagazin in der Station Köflach.
6. Localbahn Innsbruck-Hall: Werkstätten und Wohngebäude in der Station Berg Isel.
7. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: a) Linie Wien—Krakau: Verlängerung von Geleisen und Herstellung von Geleiseverbindungen bei der Wagenwerkstätte in der Station Floridsdorf; hölzerner Schuppen in der Station Mähr.-Neudorf; Geleiseanlage Nr. 23 am Vorbahnhofe in Prerau; Zubauten bei den Heizhäusern I und II, ferner Locomotiv-Drehbühne nebst Zufahrtsgeleisen in Prerau; hölzerner Schuppen in der Station Stauding; Weichen-Signal und Sicherungsanlage und zwei Central-Weichenthürme am Hauptbahnhofe in Mähr.-Ostrau; hölzerner Schuppen in Trzebinia; Erweiterungs-Anlagen in der Ladestelle Arthurschacht in Siersza; Eingedeckte Kohlenrutsche Nr. 302 am Nordbahnhofe Wien; Werkstättengebäude, Abort, zwei hölzerne Kohlenschuppen und mehrere Geleiseanlagen in der Station Lundenburg; Brennmaterialienschuppen sammt Waschküchenanbau in der Station Libiaz; Wächterhaus sammt Nebengebäude in der Haltestelle Rudawa; Schleppbahngeleise von der Station Schönbrunn zum Röhrenwalzwerk der Firma S. Huldschinsky & Söhne. b) Linie Schönbrunn—Troppau: Geleise-Erweiterung in der Station Troppau; Schleppbahngeleise zur städtischen Gasanstalt in Troppau. c) Linie Brünn—Prerau: Requisitenschuppen für D. Berl in der Station Brünn; Aufnahms- und Nebengebäude mit einem Materialschuppen in Lultsch; Getreideschuppen in der Station Holubitz. d) Linie Bielitz—Kalwarya: Verlängerter Güterschuppen in der Station Wadowice. e) Linie Lundenburg—Brünn: Requisitenhütte für die gräflich Larisch-Mönnich'sche Centraldirection am Bahnhofe in Brünn; f) Linie Nezamislitz—Olmütz—Sternberg: Wartelocale beim Wächterhaus Nr. 92 in der Haltestelle Hlussowitz; Verlängerter Getreideschuppen in der Station Sternberg. g) Linie Krakau—Podgorze-Bonarka: Anbau an das Aufnahmsgebäude in der Haltestelle Zwierzynice; Provisorische Mauthhütte nächst der Weichselbrücke.
8. Kremsthalbahn: Locomotivbremse sammt Material-Magazin, Wagenremise mit Werkstätte und Wächterhaus mit Nebengebäude und einem Brunnen in km 1·9—2·1.
9. Ostrau-Friedlander Bahn: Linie Mähr.-Ostrau-Friedland: Eingedeckte Kohlenrutsche Nr. 21 und 22 mit Kanzleihütte in der Station Friedland.
10. Oesterr. Nordwestbahn: a) Linie Wien—Tetschen: Frachtenmagazin für die Firma Schenker am Bahnhofe in Wien; Vorwärmehäuschen am Desinfectionsplatze in der Station Zellerndorf; Güterschuppen sammt Rampe in Retz; Schuppen für Chilisalpeter in der Station Tetschen; Kohlenbriquetsschuppen in den Stationen Lissa, Geiersberg, Schreckenstein und Tetschen; Anbau zu dem Pferdestall des Stationsvorstandes in Polna-Stecken; Wagenkasten für Briquets in den Stationen Kolin und Nimburg; Krahnschuppen in der Station Korneuburg; Schreibstube für die Firma Grumbl in Časlau. b) Linie Chlumetz—Parschnitz: Güterschuppen mit Laderampe in der Station Alt-Paka. c) Linie Prag—Mittelwalde: Brückenwaagen in den Stationen Pottenstein und Lieben. d) Linie Polsdorf—Hohenelbe: Güterschuppen in der Station Hohenelbe.
11. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft: a) Linie Wien—Bodenbach: Anbau an die Werkstätte für Aufstellung einer Krempelmaschine in der Station Wien; Arbeiterstiege und Perronabsperrungen am Bahnhofe in Brünn; Arbeiterkaserne in der Station Velim; Schleppbahn zur Velimer Chocolade-, Canditen- und Kaffeesurrogatfabrik, abzweigend von der Station Velim. b) Linie Wien-Tetschen: Brückenwaage in der Station Nimburg; Hochbanten in der neuen Station Praskowitz. c) Linie Okřiško—Brünn—Gross-Meseritsch: Gütermagazin in den Stationen Trebitsch und Gross-Meseritsch. d) Linie Brünn—Vlarapass: Brückenwaage für die Hulleiner Zuckerfabrik in der Station Ungar.-Brod. e) Linie Kunowitz—Ung.-Hradisch: Nebengebäude am Bahnhofe in Ung.-Hradisch. f) Linie Wien—Bruck a/d. L. Nebengebäude in den Stationen Velm und Guteuhof.
12. Steiermärkische Landesbahnen: Linie Wieselsdorf—Stainz: Schleppgeleise der Zündwaarenfabriks-Firma Florian Pojatzi & Co. in km 10.9/10 nächst der Station Stainz.
13. Südbahn: a) Linie Wien—Triest: Nebengebäude in der Station Theresienfeld; Vergrösserung der Ladehalle und Verlängerung des Flugdaches derselben um 12 m nebst verschliessbarem Einbau in der Station Pöltschach; Veranda mit Nebengebäude und Anbau eines Postlocales in der Station Spielfeld; Mauthhäuschen auf der Wiesenparzelle Nr. 536/1 nächst der Station Laibach. b) Linie Bruck a/d. M.—Leoben: Transitpersonencassa in der Veranda des Aufnahmsgebäudes in der Station Leoben. c) Linie Kufstein—Ala: Bauliche Herstellungen an der Pfitscherbachbrücke in km 135·733; Auffahrtsrampe für Posthandwagen zum Bahnhofpostamte in Innsbruck; Kohlenschuppen und stabiler Krahn bei dem Umschlaggeleise in der Station Mori. d) Linie Marburg—Franzensfeste: Herstellung eines Provisoriums in km 253·4; Baulichkeiten an der Lieserbrücke in km 199·124; Baulichkeiten an der Seebachbrücke in km 161·523.
14. Süddeutsche Verbindungsbahn: Localbahnlinie Reichenberg-Gablonz: Güterschuppen und Verladerampe in der Station Maffersdorf.
15. Wien-Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn: Strassenbrückenwaage am Vorplatze der Station Münchendorf für die Ungereigner Zuckerfabrik.

Ausland.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen im Monate Jänner.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monate Jänner auf deutschen Bahnen (ausschl. der bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen, bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.067·96 Kilometer von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 4982 Schnellzüge, 7339 Personenzüge und 1319 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 13.640. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,205.180 Zug- beziehungsweise 269,883.433 Achskilometer gegen 15,294.803 Zug- und 287,595.537 Achskilometer im Vormonate und gegen 15,137.630 Zug- und 272,623.930 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 4680 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den angeführten Bahnen selbst 8960 Verspätungen zur Last fallen gegen 3302 im Vormonate und 2321 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 589, bezw. auf eine Million Achskilometer 33, mithin auf eine Million Zugkilometer 436 = 285 v. H. mehr als im Monate Jänner des Vorjahres und 373 = 173 v. H. mehr als im Vormonate und auf eine Million Achskilometer 24 = 267 v. H. mehr als im Monate Jänner des Vorjahres und 22 = 200 v. H. mehr als im Vormonate. In Folge der Verspätungen wurden 9983 Anschlüsse versäumt (gegen 2253 in demselben Monate des Vorjahres und 3128 im Vormonate). Bei 2 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 7 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. — In Folge von Schneeverwehungen sind 395 Züge ganz und 704 Züge streckenweise ausgefallen, wodurch 248 Anschlüsse nicht erreicht wurden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" aus Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 T. Gehalt ist am 17. März mit 48 Passagieren und 2021 Gewichtstonnen Ladung nach 17tägiger Fahrt von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 1,490.545 kg Baumwolle (hievon 399.600 kg für Venedig), 158.288 kg Häute (hievon 33.698 kg für Venedig, 86.312 kg Ricinusölsamen für Venedig, 184.020 kg Kaffee, 20.300 kg Mirabolan, 5075 kg Cocosnüsse, 350 kg Curiositäten, 2030 kg Moschus, 5075 kg Pfeffer für An-

cona, 200 kg Thee; aus Aden 15.225 kg Weihrauch, 10.300 kg Kaffee; aus Port-Said 15.190 kg Indigo, 27.888 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,439.481 fl. ö. W.

Sachsen. (Elbestrompolizei.) Die kgl. Amtshauptmannschaft Dresden hat als Elbestromamt behufs Regelung des Schiffahrtsverkehres auf die Dauer des Baues der vierten Elbebrücke unterm 29. März Nachstehendes angeordnet:

§ 1. Sämmtliche zu Thal fahrenden Schiffe und Flösse mit alleiniger Ausnahme derjenigen, welche oberhalb der Augustusbrücke zu löschen beabsichtigen, haben behufs Uebernachtens zwischen Niederpoyritz und dem städtischen Wasserwerke oberhalb „Antons" beizulegen.

§ 2. Die im Bau begriffenen Strompfeiler sind bei einbrechender Dunkelheit sowohl oberhalb als unterhalb mit je vier grossen rothen Laternen, welche an den die freie Durchfahrt begrenzenden Stellen angebracht sind, zu beleuchten.

§ 3. Keinerlei Fahrzeug darf wegen Windes und wegen Nebels zwischen dem städtischen Wasserwerk bei „Antons" und der Augustusbrücke beilegen. Liegt ein Verschulden des Schiffsführers in dieser Hinsicht bei etwaigem plötzlichen Eintritt von Nebel oder Sturm nicht vor, so wird das betreffende Fahrzeug auf Kosten der Stadt ans städtische Wasserwerk zurückgeschleppt. Ein Anhalten der Schiffe auf der Strecke zwischen der Albertbrücke und der Augustusbrücke ist bei einem Wasserstande gleich oder höher als 0·5 m unter Null am Dresdner Pegel nicht gestattet.

§ 4. Die Bekanntmachung des unterzeichneten kgl. Elbestromamtes vom 9. Mai 1887 wird für die Dauer des Brückenbaues dahin abgeändert, dass die Thal gehenden Fahrzeuge bereits von Niederpoyritz an einen Abstand von nicht unter 500 m einzuhalten haben.

§ 5. Bei Dunkelheit und sobald die Laternen auf den Brücken angezündet sind, ist die Fahrt durch sämmtliche hiesige Brücken verboten.

§ 6. Jedes Fahrzeug oder Floss hat bei „Antons" einen Brückenlootsen aufzunehmen. Der bestehende Lootsentarif vom 9. Februar 1875 bleibt in Geltung; die eine Hälfte der Gebühren trägt die Stadt, während für die andere Hälfte die Schiffseigner aufzukommen haben.

§ 7. Von „Antons" bis zur Marienbrücke dürfen keinerlei Fahrzeuge thalwärts geschleppt werden.

§ 8. Die sämmtlichen zu Thal fahrenden Schiffe und Flösse benützen die Oeffnung zwischen beiden im Bau begriffenen Strompfeilern der vierten Elbebrücke zur Durchfahrt, während sämmtliche thalfahrenden Schlepp- und Kettendampfer das dritte Joch der Augustusbrücke zu benützen haben.

§ 9. Die sämmtlichen zu Berg fahrenden Schiffe benützen die Oeffnung zwischen dem linken Ufer und dem linksseitigen Strompfeiler der neuen vierten Elbebrücke zur Durchfahrt. Sämmtliche Schlepp- einschliesslich der Kettendampfer mit oder ohne Anhang benützen für die Bergfahrt das dritte Joch der Augustusbrücke.

§ 10. An den am linkseitigen Ufer befindlichen Ansladeplätzen von der Gerichtsstrasse bis zur Augustusbrücke dürfen Fahrzeuge nur einzeln hinter einander anlegen.

§ 11. Schleppzüge können bis auf Weiteres nur zwischen Blasewitz und der Gerichtsstrasse zusammengestellt werden.

§ 12. Die an Bastion I unterhalb des Belvedere angebrachten Signale sperren bei rother Flagge die Thalschiffahrt, bei weisser Flagge die Bergschiffahrt ab.

§ 13. Allen Weisungen der Wasserbaubeamten und der Ansageposten ist unweigerlich Folge zu leisten.

§ 14. Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Anordnungen werden auf Grund des Reichsstrafgesetzbuches § 366, Ab. 10, mit Geld bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen geahndet werden.

— (Elbeverkehr in Leipzig im Monate März.) Im Monate März hatte die Elbeschiffahrt einen sehr günstigen Wasserstand; selbst die grossen auf 12.000 Centner Tragkraft eingerichteten Kähne konnten mit voller Ladung fahren. War auch die Zufuhr von Getreide und Zucker aus Böhmen nicht so bedeutend wie sonst, so wurden doch so viel Braunkohlen von dort eingeführt, dass es dafür oft an Schiffsraum mangelte. An der Niederwarthaer Eisenbahnbrücke wurden im Monate März gezählt für die Bergfahrt: 54 Kettendampfer mit 72 beladenen und 166 unbeladenen Kähnen, 127 Radschleppdampfer mit 216 beladenen und 219 unbeladenen Zillen, sowie 186 Personendampfer. Für die Thalfahrt wurden notirt: 66 Ketten- und 128 Radschleppdampfer, 800 beladene Kähne, 15 Flösse und 186 Personendampfschiffe.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 7. April bei der Firma:

„Actien-Gesellschaft der Wiener Localbahnen"

eingetragen, dass sich diese Actien-Gesellschaft nunmehr auf die in der IV. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft vom 14. April 1892 beschlossenen, vom k. k. Ministerium des Innern mit Erlass vom 15. März 1893, Z. 4.760 genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet, denen zufolge der Verwaltungsrath aus mindestens fünf und höchstens neun Mitgliedern besteht.

Bei der Firma:

„Neue Wiener Tramway-Gesellschaft"

wurde Victor Lifker, Inspector der genannten Gesellschaft in Wien, als Procurist mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Wiener Localbahnen. (Generalversammlung.) Die am 15. April unter Vorsitz des Verwaltungsraths - Präsidenten Peter Freiherrn von Pirquet abgehaltene (5.) ordentliche Generalversammlung der Actien-Gesellschaft der Wiener Localbahnen genehmigte einstimmig und ohne Debatte den Geschäftsbericht, sowie die Bilanz pro 1892 und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Dem Geschäftsberichte pro 1892 zufolge hat diese Gesellschaft im abgelaufenen Jahre eine Bruttoeinnahme von 84.280 fl. gegen 82.344 fl. im Vorjahre erzielt; die Betriebsausgaben beliefen sich auf 97.511 fl. gegen 87.564 fl. im Jahre 1891. Der sich ergebende Verlust des letzten Betriebsjahres beziffert sich demnach mit 17.459 fl. Dem Antrage des Verwaltungsrathes wegen Ausgabe von 550.000 fl. in 4% Prioritätsobligationen wurde Seitens der Generalversammlung zugestimmt; ferner wurde der Beschluss gefasst, die Localbahn Wien - Wr.-Neudorf, deren Ausbau nach „Guntramsdorf-Traiskirchen" bereits früher beschlossen wurde, über Baden bis Klausen-Leopoldsdorf fortzusetzen, die bereits concessionirten Linien „Inzersdorf—Matzleinsdorf" und nach „St. Marx" mit eventueller Fortsetzung zum Centralfriedhof und nach Klein-Schwechat, sowie bis zur Grossmarkthalle und in den Prater auszubauen und die im Vorjahre beschlossene und nun aufrechterhaltene Capitalsvermehrung von 1, bezw. 3 Millionen Gulden in mit höchstens 5 pCt. verzinslichen Prioritätsactien, ausschliesslich für diesen Weiterbau der Localbahn und nur mit Genehmigung der Regierung, sowie unter Einhaltung der von der Regierung genehmigten Baukosten zu verwenden. Der Verwaltungsrath wurde ferner ermächtigt, mit Genehmigung der Regierung für einen Theilbetrag der obigen in Prioritätsactien auszugebenden Summe der Capitalsvermehrung anstatt Prioritätsactien eine gleich hohe Summe 4pCt. Prioritätsobligationen auszugeben; die entsprechenden Aenderungen der Gesellschaftsstatuten vorzunehmen und die erforderlichen Bau- und Betriebsverträge bezüglich der neuen Linien abzuschliessen. Das ausscheidende Verwaltungsraths - Mitglied Dr. Franz Billitzer wurde wiedergewählt, die cooptirten Verwaltungsräthe Franz Atzinger, Max Luschka, Edler von Sellheim, Dr. Giesbert von Bonin und Friedrich Lenz in ihrer Function bestätigt und als Revisoren Franz Jossa, Franz Sommer und Victor Luschka berufen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 11·874 km lange Strecke Maassluis-Hoek van Holland der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche am 1. Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

— (Vereins-Kilometerzeiger.) Von der geschäftsführenden Verwaltung ist der Kilometerzeiger Nr. 79 (Südnorddeutsche Verbindungsbahn) neu, zu dem Kilometerzeiger Nr. 37 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt) der I. und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der II. Nachtrag herausgegeben worden. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 79 wird der im October 1886 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst Nachtrag I aufgehoben.

— (Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse.) Die Güterwagenpark - Verzeichnisse Nr. 71 (Mährisch - schlesische Centralbahn) und Nr. 58 (k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin) sind von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben worden. Die im Mai bezw. März 1892 ausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse Nr. 71 und 58 sind durch die neu herausgegebenen Güterwagenpark-Verzeichnisse aufgehoben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Ermässigte Fahrpreise für die II. und III. Wagenclasse bei gewissen Zügen.

Vom 1. Mai 1893 angefangen bis auf Weiteres werden bei den nachbezeichneten Zügen und auf den nachbenannten Strecken, jedoch nur im Verkehre zwischen Stationen jeder einzelnen Strecke untereinander, für die II. und III. Wagenclasse besonders ermässigte Fahrpreise eingehoben, und zwar:

In der Strecke	Bei Zug Nr.
Wien—Stockerau	42
Wien—Znaim	15, 16, 102
Stockerau—Znaim	103
Znaim—Zellerndorf	15, 16, 102, 103, 118
Znaim—Deutschbrod	101, 102
Okřiško—Iglau	151
Deutschbrod—Nimburg	101, 104
Nimburg—Lissa	101
Gross-Wossek—Prag	408, 8, 417
Lissa—Tetschen	51, 52
Nimburg—Jungbunzlau	705, 706
Gross-Wossek—Chlumetz	415, 416, 417, 418
Chlumetz—Trautenau	501, 502
Trautenau—Parschnitz	507, 508, 509, 516
Deutschbrod—Pardubitz	221/1122, 1109/212
Pardubitz—Chrass	1105/222, 223/1124
Chlumetz—Königgrätz	417, 418
Königgrätz—Geiersberg	423, 424, 427, 428
Geiersberg—Mittelwalde	423, 424
Geiersberg—Wildenschwert	1201, 1202
Pardubitz—Liebau	1107/207, 208/1108
Josefstadt-Jaroměř—Reichenberg	307, 308
Reichenberg—Seidenberg	302, 312, 311, 315
Zellerndorf—Sigmundsherberg	621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628
Wostroměř—Jitschin	821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828
Pelsdorf—Hohenelbe	921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932
Trautenau—Freiheit-Johannisbad	1021, 1022, 1023, 1024, 1025, 1026, 1027, 1028, 1029, 1030, 1031, 1032
Eisenbrod—Tannwald	1321, 1322, 1323, 1324, 1325, 1326

Allgemeine Bemerkungen.

a) Wenn zwischen zwei Stationen verschiedener Theilstrecken ausschliesslich nur mittelst der oben angeführten Züge eine directe Verbindung hergestellt ist, werden für die ganze in Betracht kommende Strecke directe Fahrkarten zu ermässigten Preisen ausgegeben.

b) Bei obigen Zügen wird auf Fahrkarten III. Classe im Allgemeinen ein Gepäcks-Freigewicht von 35 kg für Handwerkszeug, Tornister, Tragelasten in Körben, Säcken, Butten, Kiepen und Steigen mit Lebenden gewährt. Im Verkehre nach Wien bei den Zügen Nr. 42 und 102 wird für etwaiges, 35 kg übersteigendes Mehrgewicht die Transportgebühr für ermässigtes Eilgut (mit Gewichtsabrundung von 10 zu 10 kg) berechnet und eingehoben.

c) Die Verkehrszeiten obiger Züge sind aus den ab 1. Mai 1893 giltigen affichirten Fahrplan-Placaten zu ersehen.

Wien, im April 1893. [396]

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin.

Neuer Tarif für die Beförderung von Personen etc.

Mit 1. Mai 1893 tritt auf der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin ein neuer Tarif für den Transport von Personen und Reisegepäck, Hunden und Fahrzeugen, sowie für die Beförderung von Expressgut in Kraft, und wird gleichzeitig der allgemeine Tarif für den Transport von Personen und Reisegepäck, giltig vom 1. Jänner 1886, sammt Nachtrag I und Anhang, aufgehoben.

Der neue Tarif enthält eine Herabsetzung der Fahrpreise in der Weise, dass in der I. Classe per Kilometer 4 kr., in der II. Classe 3 kr., in der III. 2 kr. und in der IV. Classe 1 kr. gezahlt wird, Aufhebung des Freigewichtes, neue Bestimmungen über den Transport von Expressgut und Einführung von Jahreskarten zu besonders ermässigten Preisen.

Banjaluka, am 21. April 1891. [397]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Beförderung von Meerschaum und Teppichen ab Constantinopel nach Wien.

Die Artikel „Meerschaum" und „Teppiche" werden ab Constantinopel nach Wien auf der Route via Galaz donauaufwärts nur per Passagierschiff befördert werden, und zwar zu einem Satze von 10 Francs per 100 kg inclusive Umladung in Galaz. Ausladung, Transportversicherung (bis zum Werth von Francs 150 per 100 kg) für die Flusstrecke ab Galaz und ungar. Transportsteuer, exclusive Seeassecuranz, Einschiffung und sonstiger Spesen.

Die Beförderung dieser Artikel per Frachtschiff ist ausgeschlossen und kann daher hiefür auf den für Güter der Classe I ab Constantinopel nach Wien bestehenden Frachtsatz von 800 Ctms. per 100 kg ein Anspruch nicht erhoben werden.

Wien, am 26. April 1893. [398]

Directer Personenverkehr zwischen Wien (St.E.G.) und Mostar via Bruck a/L.

Ausgabe neuer Fahrkarten.

Mit 1. Mai 1893 werden neue Fahrkarten für den directen Personenverkehr zwischen Wien (St.E.G.) einerseits und Mostar (bosnisch-herzegowinische Staatsbahn) andererseits via Bruck a/L. zur Einführung gelangen.

Der Preis einer Fahrkarte beträgt bei Schnellzügen I. Cl. fl. 36·50, II. Cl. fl. 27·20, bei Personenzügen III. Cl. fl. 16·10.

Wien, am 26. April 1893. [399]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahnen.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Vorläufige Nichteröffnung der Personen-Haltestelle Hinter-Třeban.

Die laut Kundmachung vom 12. April 1893 für den 1. Mai 1893 in Aussicht genommene Eröffnung der Personen-Haltestelle Hinter-Třeban wird an dem genannten Tage nicht stattfinden. Der Eröffnungstag wird rechtzeitig bekannt gemacht werden.

Prag, am 24. April 1893. [400]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. preussische Staatseisenbahnen. (Aenderung der Zusatzbestimmung 2 zu § 30 der deutschen Verkehrsordnuug.) An Stelle der Zusatzbestimmung 2 zu § 30 der Verkehrsordnung — Personen- und Gepäckstarif, Theil I, der preussischen Staatseisenbahnen vom 1. Jänner 1893 — trat mit dem 15. April die folgende von der Landesaufsichtsbehörde genehmigte Bestimmung in Kraft:

„2. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen nnd Papiere, sowie Documente werden zur Beförderung als Gepäck nicht angenommen; dagegen werden Edelsteine, echte Perlen, Prätiosen und andere Kostbarkeiten, insbesondere Waaren aus Gold, Silber und Platina, auch in Verbindnng mit Edelsteinen und echten Perlen, neu oder gebraucht, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiqnitäten, zur Gepäcksbeförderung unter folgenden Bedingungen zugelassen:

a) Die Gepäcksstücke müssen fest verschlossen sein.

b) Der Inhalt der Gepäcksstücke und der Werth, welcher den Höchstbetrag für die zu zahlende Entschädigung bilden soll, sind anzugeben und im Gepäcksschein zu vermerken.

Wird der Werth auf mehr als 500 Mk. angegeben oder das Interesse an der Lieferung mit mehr als 500 Mk. declarirt, so werden die Gegenstände zur Gepäcksbeförderung nicht angenommen.

Sächsisch-Thüringischer Verband. (Einführung ermässigter Frachtsätze.) Am 15. April sind für die Beförderung von Gütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Gera (Reuss) preuss. Stsb. und W. G. Bhf. einerseits und den Stationen Eger und Franzensbad Sächs. Staatsb. andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten, die bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen, Heft A, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und von Hunden in Begleitung von Reisenden, vom 1 Jänner 1893. (Abänderung der besonderen Bestimmung zu § 30 der Verkehrsordnung.) Mit 15. April ist an Stelle der besonderen Bestimmung zu § 30 der Verkehrsordnung nachstehende neue Bestimmung getreten:

„Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, sowie Documente werden znr Beförderung als Gepäck nicht angenommen; dagegen werden Edelsteine, echte Perlen, Prätiosen und andere Kostbarkeiten, insbesondere Waaren aus Gold, Silber und Platina, auch in Verbindung mit Edelsteinen und echten Perlen, neu oder gebraucht, ferner Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiqnitäten, zur Gepäckbeförderung unter folgenden Bedingungen zugelassen:

a) die Gepäckstücke müssen fest verschlossen sein;

b) der Inhalt der Gepäckstücke und der Werth, welcher den Höchstbetrag für die zu zahlende Entschädigung bilden soll, sind anzugeben und im Gepäckscheine zu vermerken.

Wird der Werth auf mehr als 500 Mk. angegeben oder das Interesse an der Lieferung mit mehr als 500 Mk. declarirt, so werden die Gegenstände zur Gepäckbeförderung nicht angenommen."

Ferner erthielt die besondere Bestimmung a zu § 39 der Verkehrsordnung nachstehende Fassung:

„Als Expressgut können Gegenstände jeder Art aufgegeben werden, soferne sie nicht nach § 50 der Verkehrsordnung von der Beförderung als Güter ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind.

Edelsteine, echte Perlen u. s. w. werden jedoch unter den in der besonderen Bestimmung zu § 30 für die Annahme als Reisegepäck gestellten Bedingungen auch zur Beförderung als Expressgut angenommen.

Gegenstände, die wegen aussergewöhnlichen Umfanges, oder weil die Verladung besonders schwierig erscheint, zur Beiladung in Gepäckwagen nach bahnseitigem Ermessen ungeeignet sind, können nicht als Expressgut aufgegeben werden."

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Hainfeld** der Bahnlinie St. Pölten—Leobersdorf gelangt im heurigen Jahre die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes zur Ausführung und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 27.000 an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, die Bedingnisse, Baubeschreibnng und Pläne liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof in Wien, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens 10. Mai 1893, 12 Uhr Mittags**, im Einreichungsprotokoll der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien abzugeben.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel auschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Angebote zurückzuweisen.

Wien, im April 1893.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
949	Böhmischen Westbahn		Baukalk in Wagenladungen a) von 5000 kg an, b) von mindestens 10000 kg	Königshof	Pilsen	Die an die „Tarifbegünstigung für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien etc. zu Neuanlagen von Industrie-Etablissements" enthalten im Nachtrage II zum Anhang zum Localgütertarife der Böhmischen Westbahn geknüpften Bedingungen	Bis Ende October 1893	Localgütertarif, und zwar ad a) Tarifclasse A ad b) Tarifclasse C	ad a) 35·3 kr. ad b) 21·2 kr.	ad a) 24·71 kr. ad b) 14·84 kr.	ad a) und b) 30 pCt.	Im Rückvergütungswege	Siehe Punkt 8 der Bestimmung neuebezeichneter „Tarifbegünstigung"	Sendungen müssen für den Bau neuer Lagerkeller und einer Pichereianlage in der Ersten Pilsner Actien-Brauerei zu Pilsen bestimmt sein
				Beraun	Pilsen				ad a) 36·7 kr. ad b) 22·0 kr.	ad a) 25·69 kr. ad b) 15·4 kr.				
950	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Langholz, Rund- und Schnittholz			4000 Tonnen, woron mindestens 1200 Tonnen nach Raudnic oder nach Stationen über Raudnic verfrachtet werden müssen. Aufgabe in vollen Wagenladungen, Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Mai 1893 bis Ende April 1894	Localtarif. bezw. Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifes 2 etc.	kr.	kr.	kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Versender lautende bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und spätestens bis Ende Juli 1894 vorzulegen sind	Holzsendungen, welche von der reclamirenden Firma während der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses ab den nebigen Aufgabsstationen nach Halbstadt und Mittelsteine vertrachtet werden, werden in das bedungene Minimalquantum von 4000 Tonnen einbezogen, jedoch nicht bonificirt
				Böhm.-Trüban	Kolin St.E.G.				33·9	23·5	10·4			
				Triebitz					31·7	23·5	8·2			
				Landskron					39·8	23·5	16·3			
				Sichelsdorf					34·6	24·0	10·6			
				Budigsdorf					31·4	25·0	6·4			
				Hochstein					34·6	25·5	9·1			
				Hohenstadt					34·6	26·0	8·6			
				Abtsdorf					31·7	24·2	7·5			
				Zwittau					31·7	25·5	6·2			
				Heřmanměstec					18·6	17·0	1·6			
				Leitomischl					31·8	25·8	6·0			
				Böhm.-Trüban	Raudnic				45·7	40·7	5·0			
				Triebitz					47·2	42·2	5·0			
				Landskron					60·3	43·3	17·0			
				Sichelsdorf					56·1	42·2	13·9			
				Budigsdorf					47·2	42·2	5·0			
				Hochstein					48·3	43·3	5·0			
				Hohenstadt					50·3	45·3	5·0			
				Abtsdorf					45·7	40·7	5·0			
				Zwittau					45·7	40·7	5·0			
				Greifendorf					47·0	42·0	5·0			
				Blansko					55·1	50·1	5·0			
				Adamethal					56·4	51·4	5·0			
				Leitomischl					48·7	43·7	5·0			
951	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Poričan		Ablieferung eines Minimalquantums von 3000 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1893	Localtarife	Kreuzer ö. W.			Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen spätest. bis Ende März 1894	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Lieben St.E.G.				9·0	8·0	1·0			
					Prag St.E.G.				10·6	10·0	0·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr. ö. W.	kr. ö. W.	kr. ö. W.			
952	Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalksteine	Kalk-Podol und Prachovic	Bodenbach St.E.G. trs.	Fünftausend Tonnen. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für die Tragfähigkeit, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis Ende April 1894	Ausnahmetarif für Kalkstein vom 1. Mai 1892 sammt Nachtrag I	40·3	34·4	5·9	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe, längstens bis Ende Juli 1894	
					Libocbovic				40·0	30·2	9·8			
					Lobosic				40·0	30·2	9·8			
					Theresienstadt				40·0	29·2	10·8			
					Hrobec				40·0	28·2	11·8			
					Randnic				39·7	28·2	11·5			
					Beřkovic-Mélnik				29·2	26·0	3·2			
					Lnžec				34·4	26·0	8·4			
					Kralnp St.E.G.				29·2	19·2	10·0			
					Svoleňoves				31·2	23·2	8·0			
					Welwarn				31·2	23·2	8·0			
					Bnbna				22·4	20·7	1·7			
					Anwal				22·4	20·7	1·7			
					Böhm.-Brod				22·4	20·7	1·7			
					Sadska				24·4	21·7	2·7			
					Peček				22·4	20·7	1·7			
					Plaňan				27·4	25·7	1·7			
					Svojšic				30·4	25·7	4·7			
					Kauřim				30·8	25·7	5·1			
					Zasmuk				32·4	25·7	6·7			
					Gross-Bečvar				32·4	25·7	6·7			
					Cerbenic				22·4	16·7	5·7			
					Volim				20·4	15·7	4·7			
					Kolin St.E.G. loco				16·4	11·8	4·6			
					Kolin Oe.N.W.B. loco				—	11·8	—			
					Elbeteinitz				15·4	13·7	1·7			
					Choltic				7·8	7·0	0·8			
					Pardnbic St.E.G.				14·4	12·7	1·7			
					Dašic				18·4	16·7	1·7			
					Moravan				19·4	17·7	1·7			
					Hobenmautb				27·4	25·7	1·7			
					Cerekvic-B.-Hruschan				30·4	28·7	1·7.			
					Mocbov				30·2	25·1	5·1			
					Taušim				30·2	25·1	5·1			
					Gntwasser				33·3	31·6	1·7			
					Sadova-Dobalic				31·8	30·1	1·7			
					Dymoknr				35·5	30·3	5·2			
					Kopidlno				39·5	34·3	5·2			
					Königstadtl				38·0	32·8	5·2			
					Libaŭ-Psinic				39·5	34·3	5·2			
					Ronov-Voskořinek				28·3	23·1	5·2			
					Roždalovic				35·5	30·3	5·2			
					Unter-Bautzen				40·8	35·6	5·2			
					Hocbwesely				37·2	30·1	7·1			
					Adlerkosteletz				30·0	24·5	5·5			
					Chlumec				25·5	18·8	6·7			
					Chrast				19·0	17·3	1·7			
					Cbrudim				14·4	10·9	3·5			
					Cernožic				25·3	22·1	3·2			
					Dobřenic-Syrovatka				25 5	22·1	3·4			
					Dondleb				30·4	25·2	5·2			
					Jičin				32·2	27·2	5·0			
					Königgrätz				22·5	19·3	3·2			
					Libic				19·9	14·7	5·2			
					Libňoves				22·5	15·3	7·2			
					Neubydžow				27·3	21·3	6·0			
					Nimburg Oe.N.W.B. loco				21·7	17·3	4·4			
					Obora				29·1	23·9	5·2			
					Poděbrad				20·7	15·5	5·2			
					Předměřic				23·6	20·4	3·2			
					Slatiňan				16·0	13·0	3·0			
					Smidar				28·2	22·6	5·6			
					Smiřic				24·9	21·7	3·2			
					Wostroměř				29·5	24·5	5·0			
					Ziželic				24·9	17·7	7·2			
953	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalk	a) Kalk-Podol b) Prachovic c) Kostelec-Vižec	Pardnbitz St.E.G. transit (für Sendungen nach Stationen der S.N.D.V.B. und der B.C.B.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende April 1894	Localtarif vom 1. Juni 1888	a) 17·9 kr. ö. W. b) 17·5 „ „ c) 16·3 „ „	ad a—c) 14·4 kr. ö. W.	a) 3·5 kr. ö. W. b) 3·1 „ „ c) 1·9 „ „	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende Juli 1894	Die bezüglichen Sendungen müssen mit direct nach Stationen der S.N.D.V.B. oder der B.C.B. lautenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
954	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalkstein	Kalk-Podol und Pruchovic	Pardubic loco	2500 Tonnen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Kalksteintransporte vom 1. Mai 1892	Bis 30. April 1894	Ausnahmetarif für Kalksteintransporte vom 1. Mai 1892 sammt Nachtrag 1	14·4 kr. ö. W.	10·7 kr. ö. W. *)	3·7 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe und Orig.-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel der St.E.G. tragen dürfen, und auf welch letzteren die bahnamtliche Bestätigung sein muss, dass der Kalkstein auch thatsächlich in der Station Pardubic zur Abgabe gelangte. Vorzulegen längstens bis Ende Juli 1894, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.	*) Dieser Frachtsatz gilt nur für solche Kalksteinsendungen, welche an Etablissements adressirt sind, die mit der Station Pardubic St.E.G. oder S.N.D.V.B. in directer Schienenverbindung stehen.
955	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Locomotiven (Type St.E.G.) der kgl. ungar. Staatseisenbahnen (auf eigenen Rädern laufend), sowie die hiezu gehörigen Reparaturbestandtheile und Materialien	Marchegg oder vice versa	Wien St.E.G.	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	6 kr.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Für Sendungen von Marchegg nach Wien St.E.G. gegen Vorlage der auf die kgl. ungar. Staatseisenbahnen, resp. deren Dienststellen als Aufgeber und auf die Wiener Hauptwerkstätte der St.E.G. als Empfänger lautenden Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmsscheine und für die Transporte von Wien St.E.G. nach Marchegg gegen Vorlage der auf die Wiener Hauptwerkstätte der St.E.G. als Aufgeber und der auf die kgl. ungar. Staatseisenbahnen, bezw. deren Dienststellen als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe. Die bezeichneten Frachtdocumente sind spätestens bis Ende März 1894 einzureichen	
956	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Möbel aus gebogenem Holze, unzerlegt, in Stroh verpackt	Nemotitz	Vlarapass transit	Frachtzahlung für mindestens 4000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	99·1 kr. ö. W.	75·9 kr. ö. W.	23·2 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Das Aufladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
957	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Kohle	Aussig Brüx A.T.E. Dux A.T.E. Holtschitz-Seestadtl Karbitz Mariaschein Schönfeld Schwaz-Knttowitz Teplitz Triebschitz Türmitz Ullersdorf Bilin Bruch Brüx k.k.St.B. Dux-Ladowitz Dux-Liptitz Kosten Oberleutensdorf Ossegg Ossegg-Riesenberg Rosenthal-Graupen Teplitz-Waldthor Trupschitz	Furth a/W.	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Mai bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Tarif für den inländischen Kohlenverkehr nach Stationen der B.E.B., B.W.B. und B.C.B. vom 1. August 1892	Verschieden	Verschieden	4·3 kr.	Im Kartirungswege		
958	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rohzucker	Hawran	Bilin	Die Transporte müssen nach Aussig a/E. adressirt sein und in Quantitäten von mindest. 10000 kg pro Wagen zur Aufgabe gelangen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	15·5 kr.	14·2 kr.	1·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen Einhaltung der laut Ausnahmetarif VIII des Localgütertarifes der k.k.St.B. vom 15. Juli 1892 letzten Absatz bestehenden Bedingungen	
959	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Jute, auch Manillahanf und Calcuttahanf Juteabfälle. Hierunter sind zu verstehen: gebrauchte Stricke aus Rohjute, Spinnabfälle der Jutespinnerei und Jutefegedreck	nach, resp. von Ebenfurth k.k.St.B. und Südbahn	von, resp. nach Bremen Hauptbhf. Bremen Freibez. Brake Bremerhaven Geestemünde Nordenhamm Altona Hamburg B. Harburg H. Lübeck Stettin Swinemünde	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen und Beachtung der im Deutsch-Westösterr.-Ungarischen Seehafen-Verbande bestehenden Tarifvorschriften	Vom 1. Mai bis auf Weiteres, längstens bis zur Ausserkraftsetzung des Tarifes für den Deutsch-Westösterr.-Ungarischen Seehafen-Verband, längstens bis Ende 1893	Localtarif	Verschieden	Pfge. A / B*) 402 / 332 402 / 332 422 / 352 422 / 352 422 / 352 422 / 352 405 / 335 402 / 332 402 / 332 404 / 334 332 / 252 355 / 285	Verschieden	Im Kartirungswege		

*) Anmerkung: 1. Die Sätze B gelten nur für **rohe Jute.**
2. Sie finden nur Anwendung, wenn bis 31. December 1893 mindestens **600 Tonnen** zur Aufgabe gebracht werden.
3. Sie finden sofort im Kartirungswege Anwendung, wenn die abschliessende Firma durch Stellung einer Caution von 3000 fl. ö. W. oder 5100 Mark baar oder in pupillarsicheren Effecten — diese zum Börsencourse berechnet — die Anlieferung der unter 2 bezeichneten Mindestmengen gewährleistet. Die Caution wird zurückgestellt, wenn durch Vorlage der auf die abschliessende Firma als alleinige Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate nachgewiesen wird, dass die bedungene Mindestmenge zur Aufgabe gebracht worden ist. Wird die Mindestmenge nicht aufgebracht, so wird die Caution zur Deckung der Unterschiede gegen die Sätze A verwendet.
4. In die Mindestmenge werden auch die Sendungen eingerechnet, die innerhalb des Jahres 1893 auf Grund des im Elbeumschlags-Verkehr unter den gleichen Bedingungen eingeführten Ausnahmetarifs zur Beförderung gelangen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
960	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Lettowitz	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 2000 metrischen Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Mai 1893 bis 30. April 1894	Tarif für den Oesterr. Kohlen-Verkehr vom 1. April 1888	49·7 kr.	46·1 kr.	3·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
961	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle	Dux und Dux-Ladowitz Brüx A.T.E. und k.k.St.B. Triebschitz Holtschitz-Seestadtl Schwaz-Kuttowitz Bilin k.k.St.B.	Schönpriesen (für Zuckerraffinerie Nestomitz)	**Auflieferung von 60000 Tonnen.*)** Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Für die Campagne Mai 1893 bis Mai 1894	Directer Kohlentarif von Stationen der A.T.E. etc. nach Stationen der St.E.G. vom 1. April 1890	Kreuzer ö. W. 11·8 13·2 13·5 13·7 11·8 12·6	11·4 12·4 12·7 12·9 11·4 12·2	0·4 0·8 0·8 0·8 0·4 0·4	Im Rückvergütungswege	Orig.-Frachtbriefe, auf den Namen der Zuckerraffinerie Nestomitz als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens 4 Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlen-Aufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet
962	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C und des Specialtarifes 3, welche für den Strassenbau bestimmt sind	B.-Skalitz Semil Weiss-Třemešna	Josefstadt-Jaroměř	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B.	Verschieden	kr. 4·3 10·3 6·0		Im Kartirungswege		In den Frachtbriefen muss der Bezirksausschuss in Jaroměř als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
				B.-Skalitz Semil Weiss-Třemešna	Smiřitz					5·6 11·3 7·0				
				B.-Skalitz Semil Weiss-Třemešna	Königgrätz					7·4 12·6 9·0				
				Semil	Wostroměř					8·3				

963 — Oest. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn

Für Baumaterialien, welche für den Bau einer mechanischen Weberei in Heřmanitz bei Josefstadt bestimmt sind, und zwar: a) für Kalk von Trautenau und Hohenelbe nach Josefstadt-Jaroměř, b) für Cement und hydraulischen Kalk von Vysočan transit (von Beraun, Königshof und Řepora stammend) nach Josefstadt-Jaroměř gelangt mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893 die im Ausnahmetarife 22 des Localtarifes der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., Nachtrag XVI, vorgesehene Frachtermässigung zur Anwendung.

964 — Oest. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn

Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche für den Bau einer mechanischen Weberei in Kleinborowitz bei Mastig bestimmt sind, und zwar: a) für Kalk von Prag, Vysočan und Hohenelbe, b) für Cement von Pardubitz transit, c) für Ziegel und Maschinen von Königgrätz, d) für Webstühle von Reichenberg, sämmtlich nach Mastig oder Falgendorf gelangt mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893 die im Ausnahmetarife 22 des Localtarifes der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., Nachtrag XVI, vorgesehene Frachtermässigung zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
965	Oesterreichischen Nordwestbahn	Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft	Kalksteine	Zawratetz-Třemošnitz		Dreitausend Tonnen (3000 Tonnen). Aufrechthaltung der im Ausnahmetarife für Kalkstein-Transporte vom 1. Juli 1892 giltigen Bestimmungen	Bis Ende April 1894	Ausnahmetarif für Kalkstein-Transporte vom 1. Juli 1892	Kreuzer ö. W.			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, welche längst. bis 31. Juli 1894 einzureichen sind	
					Dobrowitz				25·7	20·5	5·2			
					Jungbunzlau				27·1	20·5	6·6			
					Lissa				24·8	19·4	5·4			
					Melnik				24·8	17·5	7·3			
					Sedletz-Kuttenberg				14·0	13·0	1·0			
					Všetat-Přivor				24·8	19·4	5·4			
					Vysočan				29·2	21·6	7·6			
					Wegstädtl				24·8	21·0	3·8			
					Wlkawa				24·3	20·5	3·8			
966	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art			Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Aufgeber lautenden Duplicat-Frachtbriefe für den Bahntransport zum Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe nach Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfge. pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und bei Aussig-Landungsplatz
				Chybi	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				157	147 *)	10			
				Freiheitau					150	140 *)	10			
				Mähr.-Ostrau					164	154 *)	10			
				Skrochowitz					134	124 *)	10			
				Standing					164	154 *)	10			
				Troppau					134	124 *)	10			
				Chybi	Schönpriesen-Umschlag				152	142 *)	10			
				Freiheitau					145	135 *)	10			
				Mähr.-Ostrau					159	149 *)	10			
				Skrochowitz					129	119 *)	10			
				Standing					159	149 *)	10			
				Troppau					129	119 *)	10			
				Chybi	Dresden-Elbkai				193	183	10			
				Freiheitau					186	176	10			
				Mähr.-Ostrau					200	190	10			
				Skrochowitz					170	160	10			
				Standing					200	190	10			
				Troppau					170	160	10			
967	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Artikel des Ausnahmetarifes Nr. 64 h (Eisen- und Stahlwaaren etc.) im Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Altkladno	Peri transit	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und pro Frachtbrief und Abfertigung nach den Bestimmungen für den Böhmisch-Italienischen Güterverkehr	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, sofeine in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt	Tarif vom 15. Juli 1891 für den Böhmisch-Italienischen Güter-Verkehr	Bestehen keine directen Frachtsätze	37·11 Francs pro Tonne = 1000 kg	Variabel	Kartirung		
				Kladno						36·43 Francs pro Tonne = 1000 kg				

Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband. Aufhebung eines Frachtsatzes für Kalk-Transporte. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 38 vom 1. April l. J., sub Post Nr. 822, verlautbarte Frachtsatz für Kalk etc. von Lobositz nach Görlitz in Schlesien (S.St.B.) per 52 Pfennige pro 100 kg tritt mit 10. Juli 1893 ausser Kraft.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 49. Wien, 29. April 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 6. April 1893*), betreffend die Herstellung der Localbahn Deutsch-Brod—Humpoletz.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung einer als normalspurige Localbahn herzustellenden Eisenbahn von der Station Deutsch-Brod der priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Humpoletz durch Concessions-Ertheilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn kann bei Ertheilung der Concession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt werden, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von höchstens 750.000 fl. ö. W. Noten, zuzüglich einer vierpercentigen Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit höchstens 100.000 fl. ö. W. zu beziffernde Prioritäts-Actiencapital gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Eröffnung des Betriebes bis zum Ablauf des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 35.816 fl. ö. W. und für den Rest der Concessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von 8994 fl. ö. W. festgesetzt.

Für die zu Lasten des Baucapitales zu bestreitende Verzinsung des vorgedachten Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von höchstens 750.000 fl. ö. W. Noten in der Zeit vom Tage der Ausgabe der Theilschuldverschreibungen dieses Anlehens bis zum Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf der concessionirten Bahn kann vom Staate die Garantie unter der Bedingung zugesichert werden, dass nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baucapitale und die Einhaltung des concessionsmässigen Bautermines (Artikel V) gesichert erscheint.

Artikel III.

Die Zusicherung der im Artikel II bezeichneten Garantien ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Königreiche Böhmen aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Nominalbetrag von mindestens 150.000 fl. ö. W. in Stammactien der für die genannte Eisenbahn zu bildenden Actiengesellschaft zum vollen Nennwerthe übernommen wird.

Für diese Stammactien sind während der Bauzeit (Artikel V) Intercalarzinsen aus dem Anlagecapitale nicht zu bezahlen.

*) Enthalten in dem am 22. April 1893 ausgegebenen XIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 57.

Artikel IV.

In Ausführung des Artikels II, erster und zweiter Absatz, sind folgende Bestimmungen zu treffen:

1. Von dem garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung der auszugebenden Prioritätsactien und Prioritäts-Obligationen zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge die vorgedachten Effecten während der Dauer der Concession zu tilgen sind, bestimmt wird.

Die Tilgung der Prioritäts-Obligationen hat hiebei jener der Prioritätsactien vorauszugehen.

2. Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, sowie die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden, bezüglich der Couponstempelgebühren ist dies nicht zulässig.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

3. Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Coupons von Prioritäts-Obligationen und Prioritätsactien nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seite des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

4. Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

Artikel V.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn muss längstens binnen einem und einem halben Jahre, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, ausgeführt werden, und ist die fertige Bahn bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Concessionäre der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichterfüllung der obigen Verpflichtung ist die Caution als verfallen zu erklären.

Artikel VI.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritäts-Obligationen hat im Offertwege zu erfolgen.

Artikel VII.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 6. April 1893.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. p. **Steinbach** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Olbersdorf über Rosswald nach Hotzenplotz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister der Stadt Hotzenplotz, Heinrich Seichter, im Vereine mit dem Gutsbesitzer Heinrich Steuer in Mähr.-Rosswald, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Olbersdorf über Rosswald nach Hotzenplotz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 18. April 1893. Z. 15.033.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Olbersdorf der Mähr.-schles. Centralbahn über Liebenthal, Paulowitz, Rosswald und Füllstein nach Hotzenplotz.

Das k. k. Handelsministerium hat dem k. k. Baurathe Oscar Baron Lazarini in Graz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Olbersdorf der Mähr.-schlesischen Centralbahn über Liebenthal, Paulowitz, Rosswald und Füllstein nach Hotzenplotz im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. April 1893. Z. 15.025.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn von Unzmarkt nach Mauterndorf (Murthalbahn.) (Concessionsertheilung.) Mit A. h. Entschliessung vom 7. April 1893 wurde dem steiermärkischen Landesausschusse die A. h. Concession zum Baue und Betriebe der schmalspurigen Localbahn von Unzmarkt nach Mauterndorf (Murthalbahn) ertheilt. [16. April, Z. 19.244.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Nebengebäude bei der Locomotiv-Remise in Adelsberg.) In der Station Adelsberg wird bei dem Locomotivremisen - Anbau ein Nebengebäude hergestellt. [8. April, Z. 14.951.]

Graz-Köflacher Eisenbahn im Betriebe der Südbahn. (Auswechslung der Brücken in km 36·822 und in km 39·475.) Die Holzconstructionen der Brücken in km 36·822 der Linie Graz—Köflach und in km 39·475 der Linie Lieboch—Wies werden erneuert. [8. April, Z. 18.272.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Komotau: Weichensicherungs-Anlage in Holtschitz-Seestadl.) Das Project für die centrale Weichensicherungsanlage in der Station Holtschitz-Seestadl wurde zur Ausführung bewilligt. [7. April, Z. 18.074.]

Böhmische Nordbahn. (Linien Prag—Georgswalde-Ebersbach und Bodenbach—Warnsdorf: Schuppenerrichtung in Röhrsdorf und Niedergrund.) In der Station Röhrsdorf der Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach und in der Station Niedergrund der Linie Bodenbach—Warnsdorf werden Vorrathschuppen errichtet. [11. April, Z. 18.644.]

— (Linie Prag—Georgswalde-Ebersbach: Kehrichtgruben in den Stationen Satalic, Čakowic und Mesic.) In den Stationen Satalic, Čakovic und Mesic werden Kehrichtgruben hergestellt. [7. April, Z. 18.271.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Separat-Vergnügungs-Fahrten auf den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen im Sommer 1893.) In der Sommersaison 1893 werden zur Erleichterung des Besuches beliebter Ausflugsorte und in touristischer Beziehung bemerkenswerthen Gegenden, Separat-Vergnügungs-Fahrten zu ermässigten Fahrpreisen von Seite der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen an Sonn- oder Feiertagen, bezw. auch an den denselben vorausgehenden Tagen in Verkehr gesetzt werden.

Diese Separat-Vergnügungsfahrten werden von Wien aus nach dem Kampthale (Rosenburg, Erlafthale (Oetscher), in die Wachau (Krems—Melk) ins Gesäuse (Eisenerz—Präbichl) eingeleitet und ist an die letzteren Fahrten heuer auch der Anschlussverkehr nach und von Vordernberg eingerichtet worden.

Es wird von Wien (K.F.J.B.) am 11. Mai, 29. Juni und 27. August ein Separatzug nach Rosenburg und Horn verkehren. Abfahrt von Wien um 5 U. 20 M. Früh, Rückkunft am selben Tage um 12 U. 50 M. Nachts.

Ab Hadersdorf wird an diese Separatzüge Anschluss nach Krems, bezw. auf der Rückfahrt von Krems bestehen und kann auch die bei der nächstangegebenen Tour erwähnte Schiffsverbindung durch die Wachau nach und von Melk benützt werden.

Der Fahrpreis beträgt für die Hin- und Rückfahrt bis Horn oder Krems fl. 2 in der zweiten und fl. 1 in der dritten Classe, bis und von Melk fl. 2·40 in der zweiten und fl. 1·60 in der dritten Classe.

Am 7. Mai, 4. Juni, 23. Juli, 15. August, 24. September, dann im Anschlusse an die vorerwähnten Horner Vergnügungszüge auch am 11. Mai, 29. Juni und 27. August verkehrt von Wien (K.F.J.B.) je ein Separatzug nach, bezw. von Krems mit Schiffsanschluss durch die Wachau bis und von Melk.

Die Abfahrt von Wien erfolgt 5 U. 20 M. Früh, die Rückkunft am selben Tage um 12 U. 50 M. Nachts. Der Fahrpreis beträgt für die Hin- und Rückfahrt bis Krems fl. 2 in der zweiten und fl. 1 in der dritten Classe, bis Melk fl. 2·40 in der zweiten und fl. 1·60 in der dritten Wagenclasse.

Von Wien (Westbhf.) wird nach Kienberg - Gaming am 27. Mai, 17. Juni, 8. Juli und 2. September je ein Separatzug um 9 U. 13 M. Abends abgehen.

Die Rückfahrt findet am 28. Mai, 18. Juni, 9. Juli und 3. September mit Ankunft in Wien (Westbhf.) um 1 U. 25 M. Nachts statt. Der Fahrpreis für die Hin- und Rückfahrt beträgt fl. 3 in der zweiten und fl. 1·50 in der dritten Classe.

Von Wien (Westbhf.) wird durch das Gesäuse nach Admont und Selzthal am 13. Mai, 31. Mai, 10. Juni, 24. Juni, 1. Juli, 15. Juli, 29. Juli, 5. August, 12. August, 19. August, 7. September und 16. September ein Separatzug um 9 U. 18 M. Abends abgehen, und in der Gegenrichtung am 14. Mai, 1. Juni, 11. Juni, 25. Juni, 2. Juli, 16. Juli, 30. Juli, 6. August, 13. August, 20. August, 10. September und 17. September ein Separatzug von dort um 1 U. 25 M. Nachts in Wien (Westbhf.) eintreffen. Diese Züge finden in Hieflau mit fahrplanmässigen Zügen Anschluss nach, bezw. von Vordernberg (Erzberg) und haben die für Selzthal gelösten ermässigten Fahrkarten, auch für die fahrplanmässigen Anschlusszüge der Strecke Hieflau—Eisenerz tour und retour Giltigkeit.

Der Fahrpreis beträgt für die Hin- und Rückfahrt Wien—Selzthal fl. 5·— in der zweiten und fl. 2·50 in der dritten Classe.

Die Fahrkarten-Ausgabe für alle obenerwähnten Separat-Vergnügungsfahrten ist eine beschränkte und findet im Auskunfts-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (I., Johannesgasse 29) bis zu der dem betreffenden Zuge vorangehenden Mittagsstunde, ferner am Westbahnhofe, bezw. Kaiser Franz Josefs-Bahnhofe, insoweit noch Plätze vorhanden sind, bis unmittelbar vor Abgang des Zuges statt. Weitere Details können aus den affichirten Plakaten und im Auskunfts - Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Wien, I., Johannesgasse Nr. 29 entnommen werden.

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Verhandlung über den vom kgl. ungar. Handelsminister vorgelegten Gesetzentwurf, mehrere bei den kgl. Ungarischen Staatsbahnen vorzunehmende Investitions-Arbeiten betreffend.) Das ungarische Abgeordnetenhaus verhandelte in seiner Sitzung am 19. April den vom kgl. ungar. Handelsminister dem Hause vorgelegten Gesetzentwurf, die Vornahme mehrerer bei den kgl. Ungarischen Staatsbahnen vorzunehmenden Investitionen betreffend.

Referent Ambrus Neményi führt aus, es seien dreierlei Arbeiten beabsichtigt. Erstens die Legung des zweiten Geleises auf der Strecke Waitzen—Gran-Nána der Budapest-Marchegger Linie, wofür 1,700.000 fl. beansprucht werden, ferner der Abschluss der Umgestaltungsarbeiten auf der Linie Miskolcz—Fülek mit einem Kostenaufwande von 260.000 fl., endlich drittens die Vermehrung der Magazine und der Geleise auf dem Budapester Westbahnhofe der Staatsbahnen. Ueber die Nothwendigkeit, ja Dringlichkeit dieser Arbeiten machte sich im Finanz-Ausschusse sowohl, als im Communications-Ausschusse keinerlei Meinungsverschiedenheit geltend. Eine Meinungsverschiedenheit machte sich blos mit Bezug auf die Modalitäten der Bedeckung geltend. Mit Rücksicht darauf, dass die Einnahmen der Staatsbahnen im Jahre 1892 gegenüber dem Voranschlage ein Plus von 2½ Millionen aufweisen, wünschte der Minister in seinem Gesetzentwurfe, dass dieses Plus zur Deckung der jetzigen Investitionen

angewiesen werde. Der Finanz-Ausschuss seinerseits nahm es zwar mit Befriedigung zur Kenntniss, dass die Staatsbahnen in der Lage sind, aus ihren Mehreinnahmen auch die Kosten der Investitionen zu bestreiten, hält es jedoch aus Rücksichten einer richtigen Budgetirung für unstatthaft, zur Bedeckung einzelner Ausgaben besondere Fonds anzuweisen. Von diesen Erwägungen ausgehend, hat der Finanz-Ausschuss die Vorlage dahin abgeändert, dass die beanspruchten 2 Millionen Gulden einfach als Nachtragscredit zu Lasten des Jahres 1892 votirt und verrechnet werden. In diesem Sinne empfiehlt Redner die Vorlage in der durch den Finanz-Ausschuss festgestellten Fassung.

Ueber die Interpellation eines Abgeordneten, welcher den motivirten Antrag stellte, dass auch über die Granbrücke ein doppeltes Geleise geführt werden möge, da die Unterbrechung des Doppelgeleises an diesem Punkte für den Verkehr gefährlich werden könnte, erwiderte der Handelsminister, dass er ebenfalls dafür sei, dass die Granbrücke für ein Doppelgeleise eingerichtet werde. Mit Rücksicht jedoch auf die bedeutenden Kosten, wie auf die wichtigen anderen Arbeiten, welche auf den Staatsbahnen auszuführen sind, wird der Minister in Erwägung ziehen, welcher dieser Arbeiten die Priorität zukommt. Falls diese Arbeit aus den präliminirten zwei Millionen nicht wird bestritten werden können, so wird der Minister so bald als möglich der Legislative hierüber eine Vorlage unterbreiten.

Der Gesetzentwurf wird sodann sowohl im Allgemeinen als in den Details ohne weitere Bemerkung angenommen.

— (Verhandlung über die Gesetzentwürfe, die Concessionirung mehrerer Localbahnen betreffend.) Das Abgeordnetenhaus hat in derselben Sitzung die seinerzeit vom Handelsminister vorgelegten Gesetzentwürfe, die Concessionirung der Békes-Csanáder Localbahn, d. i. der Linie Szentes—Orosháza—Mezőhegyes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11), Balaton-Szent-György—Somogy-Szobb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11) und die Vereinigung der Concessions-Urkunden der Linien der Vereinigten Arader und Csanáder Localbahnen, ferner die Berichte über die Concessionirung der Localbahn Eszék—Nosic—Batrina (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5), Nagy-Becskerek—Páncsova (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 16), der Murányvölyer Localbahn, d. i. der Linie Pelsöcs—Murány (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17), der Linie Szentes—Hodmezö-Vásárhely (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19), der Linie Zsebely—Csákovar (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 35), schliesslich der Ungvölgy- (Ungthal-) Bahn, d. i. der Linie Ungvár—Berezna, in Berathung gezogen und ohne Debatte genehmigt.

— (Vorlage eines Gesetzentwurfes.) Der Handelsminister hat dem Abgeordnetenhause in der Sitzung am 20. April den Gesetzentwurf über die als schmalspurige Linie projectirte Localbahn Borossebes—Menyháza vorgelegt.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Ernennungen.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 46 vom 16. April verlautbart die über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers zu folge Allerhöchster Entschliessung Sr. Majestät vom 9. April erfolgte Ernennung des Sectionsrathes Ladislaus Vörös zum wirklichen Ministerialrathe, ferner der mit Titel und Charakter von Sectionsräthen bekleideten technischen Räthe Anton Mihalovits, Anton Hajnal und Aurel Czekelius, sowie des Ministerialsecretärs Franz Csöke zu wirklichen Sectionsräthen, sämmtliche im Stande des kgl. ungar. Handelsministeriums.

— (Auszeichnung.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 46 vom 16. April verlautbart die über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers zufolge Allerhöchster Entschliessung Sr. Majestät vom 9. April erfolgte Verleihung des Titels und Charakters eines Ministerialrathes an den Sectionsrath des kgl. ungar. Handelsministeriums Anton Barvits.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Linien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 16. April 1893, Z. 23.470, dem Reichstags-Abgeordneten Ludwig Olay und dem Attila Szemere und Consorten für eine von der Station Félegyháza der Hauptlinie (Wien)—Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Localbahn Félegyháza-Csongrád abzweigende und diese
   a) über Jásy-Szent-László und Maisa in der Station Halas (Kis-Kun-Halas) mit der Hauptlinie Budapest—Zimony (Semlin)—Belgrad der kgl. Ungar. Staatsbahnen,
   b) von Halas aus entweder über Jankovács, Melykút, Tataháza und Matcovics in der Station Bács-Almás mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Szabadka (Maria-Theresiopel)—Baja oder von Halas aus über Madaras, Katymár und Stanisics in der Endstation Baja der obgenannten Linie mit dieser verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 16. April 1893, Z. 22.109, dem Budapester Einwohner Adolf Fekete und dem Türnauer Einwohner Árpád Pázmándi für eine von der zukünftigen Station Nádas der projectirten Localbahn Nagyszombat (Tyrnau)—Nádas abzweigende, über Jablonicz, Szenics, Bojcs und die Gemarkung der Gemeinde Eybell bis zur österr. Landesgrenze nächst Lundenburg führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Projectirte Localbahn Krapina—Landesgrenze nächst St. Rochus. (Politisch-administrative Begehung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die politisch-administrative Begehung der vom Magnatenhaus-Mitgliede Grafen Gabriel Pejacsevich und dem kgl. ungar. Major d. R. Franz Ritter v. Rarrel projectirten Localbahn Krapina—Landesgrenze bei St. Rochus (Rohitsch) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 37 ex 1892), für den 25. und 26. April anberaumt. Im Interesse der Bestimmung des Anschlusspunktes auf österr. (steiermärkischem) Gebiete an die vom steierischen Landesausschusse projectirte Localbahn Grobelno-Landesgrenze nächst St. Rochus, werden bei diesem Anlasse auch das k. k. Handelsministerium und die westbetheiligten steiermärkischen Behörden durch Delegirte vertreten sein.

Budapester Strassenbahn-Gesellschaft. (Umwandlung einer mit Pferden betriebenen Linie für elektrischen Betrieb.) Die Direction der Budapester Strassenbahn-Gesellschaft (Pferdebetrieb) hat sich, wie aus Budapest berichtet wird, der hauptstädtischen Municipalbehörde gegenüber principiell bereit erklärt, die in das Zugliget (Auwinkel) führende Betriebslinie unter zu präcisirenden Bedingungen auf elektrischen Betrieb einzurichten.

Budapest (Ofen)-Fünfkirchner Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung und Liquidation der Gesellschaft.) In Budapest fand am 13. April unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Eugen Ribary die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapest (Ofen)-Fünfkirchner Eisenbahn-Actiengesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus wurde mit Hinblick auf die für den 1. Juli erfolgte Kündigung zur Rückzahlung sämmtlicher im Umlaufe befindlichen Actien die Liquidation der Gesellschaft beschlossen. Die bisherigen Directoren werden als Liquidatoren bestellt, mit der Austragung aller Angelegenheiten der Gesellschaft betraut und ermächtigt, die Löschung der Gesellschaftsfirma im Firmenregister vornehmen zu lassen.

Ausland.

Preussen. (Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes.) Am 1. April ist der Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes nebst Begründung beiden Häusern des Landtages zur verfassungsmässigen Beschlussfassung vorgelegt worden. Der Entwurf verlangt die Bewilligung eines ausserordentlichen Credites von insgesammt 48,165.000 Mk., und zwar:

I. zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen, und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn

	Mk.	Mk.
1. von Rothfliess nach Rudczanny	6,710.000	
2. von Bütow nach Berent	5,720.000	
3. von Jauer nach Rohnstock	1,200.000	
4. von Rippach-Poserna einerseits nach Plagwitz-Lindenau, andererseits nach Markranstädt	2,850.000	
5. von Naumburg a/S. nach Deuben	3,000.000	
6. von Bünde oder einem in der Nähe gelegenen Punkte der Linie Löhne-Osnabrück nach Sulingen	5,560.000	
7. von Derschlag nach Bergneustadt	435.000	
8. von Oberberghausen nach Wiehl	1,020.000	
b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln	4,992.000	
zusammen		31,487.000

II. zu nachstehenden Bauausführungen:

	Mk.	Mk.
1. zur Deckung der Mehrkosten für den Bau der Eisenbahn von Ratibor bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Troppau	620.000	
2. für die Ueberführung der Hamburger Strasse vor dem neuen Personen-Bahnhofe zu Osnabrück	350.000	
3. zur Deckung der Mehrkosten für die Erweiterung des Rangir-Bahnhofes in Hamm	180.000	
4. zur Deckung der Mehrkosten für die Anlage des zweiten Geleises auf der Strecke Hamm-Herbern in Verbindung mit der selbstständigen Einführung der Bahn von Münster in den Bahnhof Hamm	145.000	
5. für die theilweise anderweitige Führung des zweiten Geleises auf der Strecke Bochum (B. M.)-Wanne	77.000	
6. zur Deckung der Mehrkosten für die Anlage eines Sammel- und Rangir-Bahnhofes bei Osterfeld	306.000	
zusammen		1,678.000
III. zur Beschaffung von Betriebsmitteln für die bereits bestehenden Staatsbahnen		15,000.000
insgesammt		48,165.000

Sämmtliche neue Bahnlinien sollen nach den für Nebeneisenbahnen bestehenden Bestimmungen hergestellt und betrieben werden.

Die Herstellung der einzelnen Bahnlinien ist wie bisher von einer angemessenen Betheiligung der Interessenten abhängig gemacht und demgemäss unter Berücksichtigung einerseits der Leistungsfähigkeit der Interessenten, andererseits der für sie aus der Bahnanlage zu erwartenden Vortheile und endlich der Höhe der Grunderwerbskosten bestimmt worden,

1. dass für die aufgeführten Linien neben der Einräumung des Rechtes auf unentgeltliche Mitbenützung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege nur der erforderliche Grund und Boden, für Rippach-Poserna—Plagwitz-Lindenau, bezw. Markranstädt für die im preussischen Staatsgebiete gelegene Theilstrecke unentgeltlich herzugeben,
2. zu den Baukosten der Linie Jauer—Rohnstock noch ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss von 56.000 Mk. zu leisten ist.

Die Bahn Rippach - Poserna—Plagwitz - Lindenau, bezw. Markranstädt liegt zum Theil auf sächsischem Staatsgebiete. — Wenn gleichwohl ihre Herstellung für Rechnung des preussischen Staates vorgeschlagen wird, so ist hiefür die Erwägung massgebend gewesen, dass durch den Bau dieser Linie wichtige diesseitige Interessen gefördert werden. Die Bedingungen des Baues und Betriebes dieser Linie innerhalb des sächsischen Staatsgebietes sind durch Staatsvertrag vom 18. November 1892 mit Sachsen vereinbart. Die sämmtlichen Bahnen sind ungefähr 249·6 km lang. Nach dem Ergebnisse der über den voraussichtlichen Ertrag der einzelnen Linien angestellten Ermittlungen lässt sich annehmen, dass sie aus ihren unmittelbaren Erträgnissen bereits in den ersten Betriebsjahren eine mässige, zum Theil eine ausreichende Verzinsung der staatsseitig aufzuwendenden Baumittel zulassen werden.

Zur Deckung der zu den vorhergesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von 48,165.000 Mark sollen Staatsschuldverschreibungen ausgegeben werden. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Württemberg. (Eisenbahnbau und ausserordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstalten.) Der württembergischen Abgeordnetenkammer ist der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau und für ausserordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstalten in der Etatsperiode 1893/95, zugegangen. In demselben werden u. A. angesprochen: 4,137.000 Mk. als 1. Rate für bauliche Anlagen zur Entlastung des Stuttgarter Bahnhofes (Gesammtaufwand 11,237.000 Mk.), 5,400.000 Mk. für Herstellung eines zweiten Geleises auf der Strecke Bietigheim—Jagstfeld, 950.000 Mk. für Eisenbahnbauten von Schramberg nach Schiltach und von Nagold nach Altensteig, 3,375.000 Mk. für verschiedene Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betriebe befindlichen Bahnen, 600.000 Mk. für Verbesserung des Fahrbetriebsmaterials und 667.000 Mk. für Erbauung von Familienwohnungen für Unterbedienstete der Verkehrsanstalten in Stuttgart.

Frankreich. (Schaffung einer amtlichen Tarifsammlung.) Man hat sich in Frankreich verschiedentlich beklagt, dass keine amtliche Eisenbahntarifsammlung vorhanden ist, auch ist die Schaffung einer solchen Sammlung in dem der Kammer vorliegenden Gesetzentwurf über die Eisenbahntarife vorgesehen. Allerdings veröffentlicht das Haus Chaix eine Sammlung der genehmigten Tarife, aber diese gibt nur eine unverbürgte Auskunft, deren Richtigkeit Niemand gewährleistet und deren Ungenauigkeit keine Haftpflicht bedingt. Namentlich aus letzterem Gesichtspunkte muss der Mangel einer amtlichen Sammlung, die von den Eisenbahn-Gesellschaften gewährleistet wird und eintretenden Falls ihre Haftpflicht nach sich zieht, als eine bedauerliche Lücke betrachtet werden. Um diese Lücke auszufüllen und den Wünschen der Verfrachter Genüge zu thun, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Rundschreiben vom 22. Februar die Eisenbahnverwaltungen aufgefordert, gemeinschaftlich die erforderlichen Abhilfemassregeln in Erwägung zu ziehen und ihm baldigst ihre Entschlüsse mitzutheilen.

Im Anschluss an diesen Ministerialerlass erinnert das „Journal des transports“ daran, dass das Haus Chaix bereits seit 34 Jahren eine Allgemeine Tarifsammlung (Recueil général des tarifs) druckt, die in 2 Bänden die Fracht- und Eilgutsätze enthält und vierteljährlich erscheint; anfangs umfasste diese Sammlung 92 Seiten, 1878 bereits 1400 und heute 1680 Seiten. Zur regelmässigen Veröffentlichung dieser Arbeit sind Druckzeichen im Gewichte von 28.000 kg und im Werth von fast 170.000 Frcs. erforderlich und die Herstellungskosten belaufen sich auf etwa 350.000 Frcs. Ein solches Werk konnte natürlich nur eine Druckerei erster Ordnung unternehmen und es hat Jahre lang gedauert, ehe sein Schöpfer, Napoleon Chaix, irgend welchen Gewinn daraus gezogen hat; heute wird die Sammlung von den Handels- und Gewerbetreibenden, sowie den Eisenbahn-Verwaltungen regelmässig bezogen. Die einzige Aenderung, welche die genannte Zeitschrift zulassen will, besteht darin, der Sammlung Chaix ein amtliches Gepräge zu geben, indem die Eisenbahnen künftig die Haftung für die Angaben dieser Sammlung übernehmen, während die Haftung jetzt durch eine Vorbemerkung folgenden Inhalts ausgeschlossen ist: „Wenn sich Druckfehler in die gegenwärtigen Tarife eingeschlichen haben sollten, so würden allein die von der Aufsichtsbehörde genehmigten Preise als Richtschnur zwischen den Eisenbahnen und den Verfrachtern oder Empfängern dienen.“

Der Abgeordnete Camille Pelletan führt in „La voie ferée“ ausserdem noch die ausserordentliche Menge der Druckfehler, sowie die Unhandlichkeit der Sammlung und ihre Unübersichtlichkeit ins Feld. Da jetzt je ein Band die Fracht- und Eilgutsätze von ganz Frankreich enthält, so wird namentlich ersterer, der etwa 1500 Seiten umfasst, ganz unhandlich und unübersichtlich. Pelletan empfiehlt daher nach deutschem oder amerikanischem Muster die Herstellung von Binnentarifen für die einzelnen Directionsbezirke, sowie von Verbandstarifen für die verschiedenen Verbände. [„Z. d. V. D. E.-V.“]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrplan der Localschiffe im Wiener Donaucanale.) Mit 1. Mai bis auf Weiteres tritt laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Wiener Donaucanale nachstehender Fahrplan in Kraft: Die Abfahrt der Localschiffe von der Station Sofienbrücke erfolgt täglich um 9 U. 24 M. Vorm. und 1 U. 29 M. Nachm.; von der Station Stefaniebrücke um 6 U. 30 M. Früh, 9 U. 54 M. Vorm., 1 U. 54 M., 2 U. 24 M. (nur an Sonn- und Feiertagen), 3 U. 24 M., 4 U. 54 M., 5 U. 54 M. Nachm., 6 U. 54 M. und vom 15. Mai an um 7 U. 54 M. Abends. (Die Fahrt ab Station Stefaniebrücke um 7 U. 54 M. Abends findet vor dem 15. Mai und nach dem 31. August nur an Sonn- und Feiertagen statt.) Die Abfahrt von der Station Langenzersdorf erfolgt täglich um 7 U. 52 M. und ab 15. Mai um 6 U. 44 M. Früh; von Nussdorf um 7 U. 9 M. (ab 15. Mai), 8 U. 14 M. Früh, 11 U. 14 M. Vorm., 4 U. 14 M., 5 U. 44 M. Nachm., 6 U. 44 M., 7 U. 44 M. und an Sonn- und Feiertagen um 8 U. 19 M. (von Greifenstein um 7 U. 24 M.) und vom 15. Mai an um 8 U. 44 M. Abends. — Vor dem 15. Mai und nach dem 31. August findet die Fahrt ab Nussdorf um 8 U. 44 M. Abends nur an Sonn- und Feiertagen statt. Ausser den fahrplanmässigen Fahrten werden an Sonn- und Feiertagen bei günstiger Witterung nach Bedarf Zwischenfahrten ab Station Stefaniebrücke nach Nussdorf und von Nussdorf nach Stefaniebrücke unterhalten. Die Zeitangaben sind annähernd nach mitteleuropäischer Zeit und

ändern sich nach den Wasserstandsverhältnissen. Die Dampfer haben nach und von Nussdorf Anschluss an die Züge der Kahlenberg-Eisenbahn.

— (Fahrordnung der Localschiffe zwischen Semlin, Belgrad und Pancsova für den Personen-, Fracht- und eventuellen Schleppdienst, giltig für die Monate Mai bis September 1893.) Für die Monate Mai, Juni, Juli, August und September tritt laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nachstehende Fahrordnung der Localschiffe zwischen Semlin, Belgrad und Pancsova in Kraft: Die Abfahrt der Localschiffe von Semlin nach Belgrad-Pancsova erfolgt um 6 U. 30 M. Früh, 1 U. Nachmittags und 7 U. Abends. Die Abfahrt von Pancsova nach Belgrad-Semlin erfolgt um 4 U. und 9 U. Früh und 4 U. Nachmittags.

— (Fahrordnung des Localschiffes zwischen Semlin und Belgrad für den Personen-, Fracht- und Schleppdienst, giltig für die Monate Mai bis September 1893.) In den Monaten Mai, Juni, Juli, August und September erfolgt die Abfahrt des Localschiffes von Semlin nach Belgrad um 5 U., 6 U., 6½ U, 7 U., 8 U., 9 U. Früh, 10 U., 11 U. Vormittags, 1 U., 1½ U., 2½ U., 4 U., 5 U., 6 U. Nachmittags, 7 U. und 8 U. Abends; die Abfahrt von Belgrad nach Semlin erfolgt um 5½ U., 6½ U, 7½ U., 8½ U. Früh, 9½ U., 10½ U., 11 U., 11½ U. Vormittags, 2 U., 3 U., 4½ U., 5½ U., 6 U. Nachmittags, 6½ U., 7½ U. 8½ U. Abends. Ausser diesen Stundenfahrten unterhalten täglich vor Mitternacht noch die Postschiffe zwischen Semlin—Belgrad je eine Verbindung laut Postschiff-Fahrplan.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Orion" aus Shanghai.) Dieser Dampfer von 1760 Tonnen Gehalt ist am 17. März mit 15 Passagieren und 1467 Gewichtstonnen Ladung von Shanghai nach 59tägiger Fahrt in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Shanghai 3255 kg Häute; aus Hongkong 45.500 kg Quassia, 4590 kg Sternanis, 600 kg Oelessenz, 800 kg Bambusrohr, 80 kg Menschenhaare; aus Singapore 64.351 kg Pfeffer, 11.760 kg Bambusrohr, 150 kg Wein, 25.020 kg Gambier, 25.375 kg Zinn, 9236 kg Kautschuk, 57.246 kg Kaffee; aus Kobé 126.875 kg Reis; aus Penang 1075 kg Pfeffer, 5100 kg Ananas-Conserven; aus Calcutta 261.625 kg Baumwolle (hievon 212.750 kg für Venedig), 7714 kg Gummilack, 10.556 kg Tamarinde, 2892 kg Leinwand, 2227 kg Holzmöbel; aus Mangalore 184 kg Häute; aus Manila 987 kg Holzmöbel; aus Soerabaya 29.100 kg Mehl; aus Colombo 25.439 kg Cocosnussöl, 15.732 kg Kaffee; aus Bombay 11.428 kg Pflanzenhaar für Venedig, 404.225 kg Baumwolle (hievon 170.200 kg für Venedig), 4158 kg Papier und 20.000 kg Cellulose für Fiume, 16.900 kg Leinsamen, 15.225 kg Ingwer, 1725 kg Curiositäten, 400 kg Cigarren, 3959 kg Häute, 20 300 kg Pfeffer, 30.450 kg Mirabolan, 87.290 kg Kaffee; aus Aden 36.540 kg Kaffee, 11.037 kg Perlmutter, 7765 kg Häute, 2250 kg Myrrhen, 27.100 kg Gummi, 25 kg Cigarren; aus Suez 1200 kg Perlmutter; aus Port Said 5400 kg Häute, 837 kg Möbel für Fiume; aus Alexandrien 14.757 kg Papier für Fiume; aus Fiume 4670 kg Stärke, 1562 kg Medicinalkräuter und 740 kg Wein. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 897.873 fl. ö. W.

England. (Cunard-Linie.) Kürzlich ist es gelungen, die Fahrtdauer New-York—London auf 6 Tage, 21 Stunden und 57 Minuten herabzusetzen. Als der Cunard-Dampfer „Etruria" am Abend des 7. April auf seiner Fahrt von New-York von der irischen Küste aus signalisirt werden konnte, war der regelmässige Postzug bereits von Queenstown abgegangen. Im Interesse der raschen Weiterbeförderung der mit der „Etruria" anlangenden Reisenden und Postsäcke wurde daher sofort ein neuer Zug eingeleitet, welcher sich um 7 Uhr 5 Minuten Abends am Landungsplatze aufstellte und bereits 17 Minuten später nach Kingstown abfuhr, woselbst er um 11 U. 47 M. einlangte. Der Postdampfer „Münster" übernahm die Weiterbeförderung nach Holyhead; die Abfahrt erfolgte um 12 U. 3 M. Früh, die Ankunft in Holyhead um 4 U. 38 M. Früh. Der sich hier anschliessende englische Bahnzug erreichte die Station Euston um 10 U. 20 M. Vormittags. Durch diese rasch getroffenen Einleitungen und Separatzüge konnte die Post in London bis Mittag ausgegeben werden und war es möglich, Antwortschreiben noch mit dem am selben Abend von Euston nach Holyhead abgehenden Postzuge aufzugeben. Die Fahrt Queenstown — London (513 engl. Meilen) wurde in 14 Stunden 20 Minuten, d. i. mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 35·8 Meilen oder 57·6 km per Stunde vollbracht. Von dieser Zeit wurden 4 Stunden 13 Minuten für die 60 Meilen lange Ueberfahrt von Kingstown nach Holyhead und für die Zeitversäumnisse beim Ueberschiffen in den beiden Häfen benöthigt. Die Bahnfahrt Queenstown—Kingstown (188 Meilen) erforderte 4 Stunden 25 Minuten und wurde somit bei derselben eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 42·56 Meilen, d. i. 68 48 km per Stunde eingehalten. Die zweite Bahnfahrt Holyhead — Euston (265 Meilen) erforderte 5 Stunden 42 Minuten, die Durchschnittsgeschwindigkeit dieses Zuges betrug daher 46·49 engl. Meilen oder 74·80 km per Stunde. [„Railway News."]

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate Mai 1893.) Im Monate Mai werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	Mai
Finme	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Adria"	4
„	Bari, (Brindisi), Palermo, Messina, Catania, Syrakns, Malta, Tnnis (Tripolis*)	„Carola"	10
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza Marseille	„Árpád"	11
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Szápáry"	18
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Bnda"	25
„	Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Szent László"	10
	Barcelona **)	„Tibor"	25
Fiume	(Malta *, Gibraltar *), London	„Báthori"	1—10
„	Oporto, Ronen	„Matlekovits"	5—15
„	Bonlogne s/M., Rouen	„Tisza"	5—15
„	Liverpool	„Aleppo" (Cnnard Line)	10—20
„	Liverpool	„Algerian"	10—20
„	Antwerpen. Hamburg	„Roma"	15—25
„	(Malta *, Gibraltar *), London	„Zrinyi"	15—25
„	Hull, Newcastle o/T	„Mourino"	21—31
„	(Malta*, Algier*) Glasgow	„Szent István"	21—31
„	New-York	„Scotia" (Anchor Line)	21—31
„	Liverpool	„Saragossa" (Cnnard Line)	21—31
„	Bordeaux		25/V—5/VI
„	(Tanger*), Rouen, Leith	„Andrássy"	25/V—5/VI
Marseille, Genna, Neapel, Messina, Bari	Finme, Triest	„Szápáry"	6
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Bnda"	13
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Adria"	20
Tnnis, Malta, Syracns, Catania, Messina, Bari	Triest, Fiume	„Carola"	21
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	Fiume, Triest	„Arpád"	27
Liverpool	Triest, Fiume	„Saragossa" (CunardLine)	10—20
Antwerpen, Glasgow	„ „	„Mátyás király"	10—20
Rouen	„ „	„Rákóczy"	15—25
London	„ „	„Báthóri"	21—31
Liverpool	„ „	„Tarifa" (Cunard Line)	21—31
Boulogne s/M., Rouen	„ „	„Tisza"	21—31
Glasgow	„ „	„Jókai"	21—31
Bordeaux, Middlesbrò	„ „	„Deák"	21—31
Glasgow	„ „	„B. Kemény"	21—31

*) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladnngen nach Algier, Malta, Tanger, Tripolis oder Gibraltar angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

**) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventnell Cadix, anlaufen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2. — Budapest, Franz Josef-Platz 6.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 22. April d. J. dem Materialaufseher der priv. Südbahn-Gesellschaft Franz Kerbler und dem Oberconducteur dieser Eisenbahn - Gesellschaft Josef Fettner anlässlich ihrer erfolgten Versetzung in den Ruhestand in Anerkennung ihrer vieljährigen belobten Dienstleistung das silberne Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Berichtigung des Localgütertarifes.

Die im Nachtrage VI zu dem ab 1. Jänner 1890 giltigen Localgütertarife auf Seite 5 sub II/3, 4, 5 und 6 enthaltene Streichung der Auf- und Ablade-Bestimmungen wird dahin abgeändert, dass die Beschränkung der Auf- und Abladefristen wohl eliminirt wird, das Auf-, resp. Abladen der Sendungen jedoch nach wie vor durch die Partei vorzunehmen ist.

Demnach ist vom 1. Mai 1893 ab das Aufladen der Sendungen bei Anwendung der Ausnahmetarife I und IV, ferner das Auf- und Abladen bei Anwendung der Ausnahmetarife II und III auch fernerhin durch die Partei auf deren eigene Kosten zu besorgen.

Budapest, am 22. April 1893. [401]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn.

Einführung von Zuschlagsfristen.

Laut Erlass Sr. Excellenz des Herrn kgl. ungar. Handelsministers vom 15. April 1893, Nr. 21.435, werden auf unserer Strecke vom Tage der Ankündigung an zu den reglementarischen Lieferfristen die Lieferzeitzuschläge von 6 Stunden für Eilgut und 12 Stunden für Frachtgut in folgenden Stationen eingeführt, und zwar:

a) Csácza, für den Uebergang auf die Linie Csácza—Zwardon;
b) Poprádfelka, für den Uebergang auf die Poprádthaler Localbahn;
c) Igló, für den Uebergang auf die von uns betriebene Löcsethaler Localbahn;
d) Margitfalu, für den Uebergang auf den von uns betriebenen normalspurigen Theil der Gölniczthaler Eisenbahn;
e) Abos, für den Uebergang auf die Linie Abos—Orló, und
f) Gölnitzbánya, für den Uebergang auf den von uns betriebenen schmalspurigen Theil der Gölniczthaler Eisenbahn.

Budapest, am 25. April 1893. [402]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Westungarischer Eisenbahnverband.

Verschiebung des Einführungstermines.

Die im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums vom 18. April 1893, Nr. 44, verlautbarte Einführung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Borstenvieh etc. erfolgt nicht am 1. Mai 1893, sondern am 1. Juni 1893, und bleibt der im Verordnungs-Blatt vom 16. März 1893, Nr. 31, ausser Kraft gesetzte, vom 1. October 1892 giltige gleichnamige Ausnahmetarif sammt Nachtrag I bis 30. Mai in Wirksamkeit.

Wien, am 25. April 1893. [403]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Südbahnstationen und Böhmen. Zuckerverkehr von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. nach Tiroler Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Borstenviehverkehr ab Steinfeld nach Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft etc. Ausnahmetarif für verschiedene Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Görz, Monfalcone und Sagrado einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc. andererseits.

Giltigkeits-Verlängerung von Verbandstarifen.

Die laut von Kundmachungen Nr. 245, 260, 261 und 263 in Nr. 31 und 32 dieses Blattes vom 16., bezw. 18. März 1893 per 30. April 1893 ausser Kraft gesetzten Tarife und Tarifnachträge bleiben bis zur Einführung der neuen, diese Tarife ersetzenden Tarife, in Wirksamkeit.

Wien, am 27. April 1893. [404]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Neuer Fahrplan.

Mit 1. Mai 1893 wird auf sämmtlichen Linien der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn ein neuer Fahrplan in's Leben treten.

In den Zügen der Hauptlinie Wien—Tetschen treten keine wesentlichen Aenderungen ein.

Nur die Secundär-Personenzüge Nr. 51 (Ankunft Tetschen 7 U. 54 M. Früh) und Nr. 52 (Abfahrt Tetschen 12 U. 10 M. Nachm.), welche bisher zwischen Leitmeritz—Tetschen im Verkehre waren, werden nunmehr zwischen Lissa—Tetschen verkehren und erhalten in Lissa mehrfache Anschlüsse.

In der Strecke Mittelwalde—Prag wird der Personenzug Nr. 413 (Ankunft Wossek 2 U. 18 M. Nachm.) in der Zeit vom 1. Juli bis 20. September bis Lissa verkehren und findet dann in Gross-Wossek ein Umsteigen der Reisenden gegen Prag nicht statt.

Die Secundär-Personenzüge der Strecke Königgrätz—Geiersberg Nr. 424 (Abfahrt Königgrätz 8 U. 49 M. Vorm.) und Nr. 423 (Königgrätz an 6 U. 13 M. Abends) werden nunmehr bis und von Mittelwalde verkehren.

Auf der Strecke Chlumetz—Parschnitz wird, vielfachen Wünschen Rechnung tragend, der Schnellzug Nr. 503 (Trautenau an 7 U. 23. M. Abends) in der Zeit vom 1. Juli bis 20. September 1893 von Trautenau bis Liebau verkehren und Anschlüsse nach dem Ausland herstellen.

Die Personenzüge Nr. 304 (Reichenberg ab 12 U. 34 M. Nachm.) und Nr. 309 (Reichenberg an 10 U. 18 M. Abends) werden von Reichenberg bis und von Altpaka in Verkehr gesetzt, wodurch eine bessere Verbindung Trautenau—Reichenberg und eine neue Verbindung in umgekehrter Richtung geschaffen wird.

Personenzug Nr. 311 (Reichenberg an 6 U. 33 M. Abends), Tagesschnellzugsverbindung von Wien (und Prag) erhält einen directen Anschluss nach Zittau.

Ausserdem sind noch mehrfache Abkürzungen in der Fahrtdauer einzelner Züge und bei den Flügelbahnen bessere Anschlüsse zu verzeichnen.

Näheres ist aus den bereits affichirten Fahrplan-Placaten zu ersehen.

Wien, am 28. April 1893. [405]

Mühlkreisbahn.

Anhalten der gemischten Züge bei der Haltestelle „Auberg".

Mit 1. Mai 1893 werden die gemischten Züge bei der von km 42·7 nach km 40·6 umgelegten Haltestelle „Auberg" anhalten.

Urfahr, 25. April 1893. [406]

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin.

Nachtrag III zum Tarife, Theil II.

Am 15. Mai 1893 tritt zu dem vom 1. Jänner 1891 giltigen Tarife, Theil II, der Nachtrag III in Wirksamkeit.

Derselbe enthält neu aufgestellte Frachtsätze für Borstenvieh bei Beförderung in Kastenwagen oder einer Etage eines doppelbodigen Borstenviehwagens, sowie einige Berichtigungen.

Weiters wird hiemit bekannt gegeben, dass der Name der Station Novi auf „Bosnisch Novi" abgeändert wurde.

Banjaluka, am 20. April 1891. [407]

Sonstige Nachrichten.

Abkürzungszeichen für die Kronenwährung. (Amtliche Anwendung derselben.) Mit Verordnung vom 1. April 1893, Z. 2112/F.-M., hat das k. k. Finanz-Ministerium für die Bezeichnung von Krone und Heller folgende Abkürzungen festgesetzt, und zwar: für Krone „K", für Heller „h". Das k. k. Handels-Ministerium hat demzufolge die demselben unterstehenden Dienstesstellen unter Beziehung auf die Currende vom 9. Februar 1893, Z. 234/H.-M., mit welcher die Hinausgabe der Vorschrift für die cassamässige Behandlung und Verwechslung der Münzen der Kronenwährung, sowie für die Verrechnung der in Gold erwachsenen Forderungen und Schuldigkeiten bekannt gegeben worden ist, beauftragt, die vorstehend angegebenen Abkürzungen nunmehr in allen amtlichen Schriftstücken, sowie bei allen amtlichen Buchführungen und Rechnungen zu gebrauchen. [H.-M.-Z. 501.]

Süddeutscher Donauumschlags-Verkehr über Passau und Regensburg, Theil II, vom 20. August 1892. (Einführung neuer Frachtsätze.) Mit sofortiger Wirksamkeit gelangen die nachstehenden Frachtsätze zur Einführung:

I. für Seilerwaaren (Seile, Taue, Stricke, Bindfäden, Gitter, Gurten, Tragbänder, Schläuche, Spagat und Netze),

II. für Käse, und zwar:

a) bei Aufgabe in beliebigen Mengen,

b) bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen,

c) bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

A. Im Verkehre mit dem Donaugebiete im Allgemeinen (Oesterreich-Ungarn)

	I. Seilerwaaren			II. Käse		
	a	b	c	a	b	c
	Pfennig für 100 kg					
Immenstadt—Passau Donaulände	265	188	170	265	228	201
Kempten— „ „	—	—	—	265	222	196
Lindau— „ „	—	—	—	265	228	201
Oberstaufen— „ „	—	—	—	265	228	201
Röthenbach bei Lindau—Passau Donaulände	—	—	—	265	228	201

B. Im Verkehre mit den unteren Donauländern (Rumänien, Serbien, Bulgarien u. s. w.)

	I. Seilerwaaren			II. Käse		
	a	b	c	a	b	c
	Pfennig für 100 kg					
Bamberg — Passau Donaulände	136	99	90	—	—	—
Immenstadt— „ „	163	119	108	163	119	108
Kempten— „ „	—	—	—	153	111	101
Lindau— „ „	—	—	—	184	134	122
Memmingen— „ „	145	106	96	—	—	—
Oberdorf b. Biessenh. — Passau Donaulände	149	107	98	—	—	—
Oberstaufen—Passau Donaulände	—	—	—	170	124	113
Röthenbach bei Lindau—Passau Donaulände	—	—	—	176	129	117

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893. (Einführung des Nachtrages II.) Am 15. April gelangte zu dem vorbezeichneten Tarife ein Nachtrag II zur Einführung, welcher Aenderungen der Zusatzbestimmung II zu § 50/B 1 der Verkehrsordnung und des § 17 der allgemeinen Tarifvorschriften hinsichtlich der Beförderung von Edelmetallwaaren enthält. Die Abänderungen der bezeichneten Zusatzbestimmung sind von den Landes-Aufsichtsbehörden genehmigt. Druckabzüge des Nachtrages können von den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen bezogen werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnnng des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liqnidirnng jeder Rechnnng, welche anf Grnnd eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Decknng der Publications- und Liqnidirnngskosten vom Rückvergütnngsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnnngen werden in maximo gleichfalls nnr 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Francs pro Tonne					
968	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schwefel, roh, gemahlen und in Broden	Pontebba transit	Weleschin	Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1893	Oesterr.-Ungar.-Italienischer Gütertarif vom 1. October 1887	30·26	21·43	8·83	Im Kartirungswege		
					Zartlesdorf				30·34	21·43	8·91			
					Weissenbach-St. Gallen				24·67	21·43	3·24			
					Josefhütte			Böhmisch-Italienischer Gütertarif vom 15. Juli 1891	26·26	23·32	2·94			
969	Südbahn-Gesellschaft		Holzkohle	Siesek transit	Laibach transit	Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Sendungen müssen von Doberlin provenieren und nach Jauerburg oder Aseling bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	82 Heller incl. ungar. Steuer	70 Heller incl. ungar. Steuer	12 Heller	Im Kartirungswege		
970	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz und Schleifholz bis 6·3 m Länge	Steinach	Grasstein	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller 39	Heller 28	Heller 11	Im Kartirungswege		
				Brenner	"				28	22	6			
				Mühlbach	Franzensfeste				12	10	2			
				Vintl	"				16	14	2			
				Ehrenburg	"				22	20	2			
971	Südbahn-Gesellschaft		Gyps, Kalk und Tripolith	Guntramsdorf	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf-, bezw. Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	22 Heller	14 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
972	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl der Posit. E 8 und 9 des Tarifes Theil I	Budapest S.B. loco und transit	Saldenhofen	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif Theil II	129 Heller	118 Heller	11 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
973	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Holzstoff	Peggau	Bubenč	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	200 Heller	177 Heller	23 Heller	Im Kartirungswege		
974	Südbahn-Gesellschaft		Steine und Steinhauerwaaren der Pos. 8—57 und 59 des Tarifes Theil I	Sterzing	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	235 Heller	182 Heller	53 Heller	Im Kartirungswege		
975	Südbahn-Gesellschaft		Holzpapierstoff	Gloggnitz	Wr.-Neustadt	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif Theil II	Heller 22	Heller 16	Heller 6	Im Kartirungswege		
			Schleifholz	Spital a/S.	Gloggnitz				34	27	7			
976	Südbahn-Gesellschaft		Hutwaaren, Hutformen, Filze, Rohstoffe zur Hutwaaren-Erzeugung als Eilgut	Ebreichsdorf	Wien S.B. und vice versa	In Einzelsendungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	93 Heller	84 Heller	9 Heller	Im Kartirungswege		
977	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl der Position E 8 und 9 des Tarifes Theil I	Baden	Mürzzuschlag Kindberg Wartberg-Mürzthal Kapfenberg	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif Theil II	Heller 58 63 63 68	Heller 50 50 50 62	Heller 8 13 13 6	Im Kartirungswege		
978	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Knochen, ungebrannt	Budapest dunap. t. p. u.	Graz S.B.	Bei Bezahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Verschieden	124 Heller incl. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
979	Südbahn-Gesellschaft		Borke (Rinde), rohe, u. Lohe, beide unverpackt, nach Pos. β 1 sperrige Güter, dann Holzkohle nach Pos. β 9 sperrige Güter des Tarifes Theil I, in ganzen Wagenladungen	Sämmtlichen Südbahn-Stationen und Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Sämmtlichen Südbahn-Stationen und Stationen der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	Bestimmungen des Ausnahmetarifes IX	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Classe C	Ausnahmetarif IX	Variabel	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
980	Oesterr. Nordwestbahn		Schotter des Specialtarifes 3	Časlau	Libnowes	Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	10·9 kr. ö. W.	7·2 kr. ö. W.	3·7 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Die Transporte müssen zur Beschotterung der Strassen bestimmt und an den Bezirks-Ausschuss in Libnowes adressirt sein
981	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2	Polna-Stecken	Laun	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der sonstigen für die Sendungen des Specialtarifes 2 giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893		Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 51·7		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
				Iglau Oe.N.W.B.	Laun					46·0				
				Branzaus	Laun					55·3				
				Okříško	Laun					57·7				
				Startech-Trebitsch	Laun					60·4				
				Kojetitz	Laun					61·8				
				Jarmeritz	Laun					63·6				
				Mähr.-Budwitz	Laun					61·5				
				Polna-Stecken	Postelberg					55·7				
				Iglau Oe.N.W.B.	Postelberg					50·0				
				Polna-Stecken	Lischan					55·7				
				Iglau Oe.N.W.B.	Lischan					50·0				
				Branzaus	Lischan					59·3				
				Okříško	Lischan					61·7				
				Startsch-Trebitsch	Lischan					64·4				
				Kojetitz	Lischan					65·8				
				Polna-Stecken	Poderearn					55·7				
982	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zucker der Classe II	Dobrowitz	Carlsbad	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe II giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verband. Ausnahmetarif für Zucker, giltig ab 15. Februar 1891	kr. 119·6	kr. 101·0	kr. 18·6	Im Kartirungswege		
				Dobrowitz	Falkenau a. d. E.				122·9	101·0	21·9			
				Dobrowitz	Kaaden-Brunneredorf				95·6	84·1	11·5			
				Dobrowitz	Eger k.k.St.B. und B.E.B.				122·9	95·0	27·9			
				Dobrowitz	Franzensbad				122·9	101·0	21·9			
				Wlkawa	Carlsbad				119·6	99·0	20·6			
				Wlkawa	Falkenau a. d. E.				122·9	99·0	23·9			
				Wlkawa	Kaaden-Brunnersdorf				95·6	82·4	13·2			
				Wlkawa	Eger k.k.St.B. und B.E.B.				122·9	93·0	29·9			
				Wlkawa	Franzenebad				122·9	99·0	23·9			
983	Oesterr. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C	Einsiedl	Jitschin	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	35·1 kr.	26·8 kr.	8·3 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen. In den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Jitschin als Aufgeber und alleiniger Empfänger erscheinen

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
Nr. 150 vom 31. December 1893	2560	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen, Namens der betheiligten Verwaltungen	Lebende Schafe als Frachtgut	I. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Budweis Mauerkirchen St. Pölten Wien (K.E.B.) und Penzing) II. Station der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft St. Marx	Delle transit, mit der Bestimmung nach Paris und weiter	Tritt in Folge Einführung im Tarifwege am 1. Mai 1893 ausser Kraft
Nr. 35 vom 25. März 1893	769	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Holz des Specialtarifes 2	Nemsova	Wsetin	Die Frachtbegünstigung tritt mit inclus. 15. Mai 1893 ausser Wirksamkeit

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Hainfeld** der Bahnlinie St. Pölten—Leobersdorf gelangt im heurigen Jahre die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes zur Ausführung und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 27.000 an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, die Bedingnisse, Baubeschreibung und Pläne liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof in Wien, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens 10. Mai 1893, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokoll der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien abzugeben.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Angebote zurückzuweisen.

Wien, im April 1893.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Dem heutigen Verordnungs-Blatt liegt Tarif-Index für das I. Quartal 1893 bei.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 50. Wien, 2. Mai 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 6. April 1893*), betreffend die Herstellung der Localbahn Monfalcone (Ronchi)-Cervignano

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung einer als normalspurige Localbahn herzustellenden Eisenbahn von Monfalcone (Ronchi) im Anschlusse an die Linie Nabresina—Cormons der Südbahn nach Cervignano mit einer Abzweigung zum Hafen Rosega durch Concessions-Ertheilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn kann bei Ertheilung der Concession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt werden, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von höchstens 1,300.000 fl. ö. W. Noten, zuzüglich einer vierpercentigen Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit höchstens 240.000 fl. ö. W. zu beziffernde Prioritäts-Actiencapital gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Eröffnung des Betriebes bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 64.620 fl. ö. W. und für den Rest der Concessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von 21.586 fl. ö. W. festgesetzt.

Für die zu Lasten des Baucapitals zu bestreitende Verzinsung des vorgedachten Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von höchstens 1,300.000 fl. ö. W. Noten in der Zeit vom Tage der Ausgabe der Theilschuldverschreibungen dieses Anlehens bis zum Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf der concessionirten Bahn kann vom Staate die Garantie unter der Bedingung zugesichert werden, dass nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baucapital und die Einhaltung des concessionsmässigen Bautermines (Artikel VI) gesichert erscheint.

Artikel III.

Im Falle des Anschlusses der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn an das italienische Eisenbahnnetz an der Reichsgrenze nächst Cervignano kann das nach Artikel II vom Staate zu garantirende jährliche Reinerträgniss zum Zwecke der Kostenbedeckung für die Herstellung der Anschlussstrecke und für die aus diesem Anlasse nothwendigen Anlagen in der Station Cervignano um jenen Jahresbetrag erhöht werden, welcher zur höchstens vierpercentigen Verzinsung eines Nominalbetrages von 300.000 fl. ö. W. neu auszugebender Vorzugstitres (Prioritäts-Obligationen oder Actien) und zur Tilgung der letzteren innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist.

---

*) Enthalten in dem am 22. April 1893 ausgegebenen XIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 58.

Artikel IV.

Die Zusicherung der in den Artikeln II und III bezeichneten Garantie ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Lande Görz und Gradisca aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Nominalbetrag von mindestens 220.000 fl. ö. W. in Stammactien der für die genannte Eisenbahn zu bildenden Actiengesellschaft zum vollen Nennwerthe übernommen wird.

Für diese Stammactien sind während der Bauzeit (Artikel VI) Intercalarzinsen aus dem Anlagecapitale nicht zu bezahlen.

Artikel V.

In Ausführung des Artikels II, erster und zweiter Absatz, bezw. des Artikels III, sind folgende Bestimmungen zu treffen:

1. Von dem garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung der auszugebenden Prioritätsactien und Prioritäts-Obligationen zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge die vorgedachten Effecten während der Dauer der Concession zu tilgen sind, bestimmt wird.

Die Tilgung der Prioritäts-Obligationen hat hiebei jener der Prioritätsactien vorauszugehen.

2. Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und auslandischen Börsen, sowie die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden; bezüglich der Couponstempelgebühren ist dies nicht zulässig.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

3. Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Coupons von Prioritäts-Obligationen und Prioritätsactien nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminars richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen fünf Monaten nach Ablauf des Betriebjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seite des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

4. Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

Artikel VI.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn muss binnen längstens einem und einem halben Jahre, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, ausgeführt und die fertige Bahn bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Concessionäre der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichterfüllung der obigen Verpflichtung ist die Caution als verfallen zu erklären.

Artikel VII.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Material-Lieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritäts-Obligationen hat im Offertwege zu erfolgen.

Artikel VIII.

Der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn soll während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt werden, und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein.

Hiebei soll der die Betriebsführung auf der concessionirten Bahn übernehmenden Staatseisenbahnverwaltung die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten bleiben.

Artikel IX.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 6. April 1893.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. p. **Steinbach** m. p.

Gesetz vom 8. April 1893*), betreffend die Herstellung der Gailthal-Bahn.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung einer als normalspurige Localbahn herzustellenden Eisenbahn von der Station Arnoldstein der Staatsbahnlinie Villach—Tarvis nach Hermagor (Gailthalbahn) durch Concessions-Ertheilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahn kann bei Ertheilung der Concession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt werden, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von höchstens 1,300.000 fl. ö. W. Noten, zuzüglich einer vierpercentigen Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit höchstens 150.000 fl. ö. W. zu beziffernde Prioritäts-Actiencapital gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Eröffnung des Betriebes bis zum Ablauf des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 61.020 fl. ö. W. und für den Rest der Concessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von 13.491 fl. ö. W. festgesetzt.

Für die zu Lasten des Baucapitales zu bestreitende Verzinsung des vorgedachten Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von höchstens 1,300.000 fl. ö. W. Noten in der Zeit vom Tage der Ausgabe der Theilschuldverschreibungen dieses Anlehens bis zum Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf der concessionirten Bahn kann vom Staate die Garantie unter der Bedingung zugesichert werden, dass nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baucapitale und die Einhaltung des concessionsmässigen Bautermines (Artikel V) gesichert erscheint.

Artikel III.

Die Zusicherung der im Artikel II bezeichneten Garantien ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Lande Kärnten aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Nominalbetrag von mindestens 250.000 fl. ö. W. in Stammactien der für die genannte Eisenbahn zu bildenden Actiengesellschaft zum vollen Nennwerthe übernommen wird.

Für diese Stammactien sind während der Bauzeit (Artikel V) Intercalarzinsen aus dem Anlagecapitale nicht zu bezahlen.

Artikel IV.

In Ausführung des Artikels II, erster und zweiter Absatz, sind folgende Bestimmungen zu treffen:

1. Von dem garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung der auszugebenden Prioritätsactien und Prioritäts-Obligationen zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge die vorgedachten Effecten während der Dauer der Concession zu tilgen sind, bestimmt wird.

Die Tilgung der Prioritäts-Obligationen hat hiebei jener der Prioritätsactien vorauszugehen.

2. Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, sowie die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden, bezüglich der Couponstempelgebühren ist dies nicht zulässig.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

3. Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Coupons von Prioritäts-Obligationen und Prioritätsactien nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen drei Monaten nach

---

*) Enthalten in dem am 22. April 1893 ausgegebenen XIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 59.

Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seite des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

4. Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

Artikel V.

Der Bau der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn muss längstens binnen einem Jahre, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, ausgeführt werden, und ist die fertige Bahn bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Concessionäre der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichterfüllung der obigen Verpflichtung ist die Caution als verfallen zu erklären.

Artikel VI.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind abgesondert von der Geldbeschaffung zu vergeben.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritäts-Obligationen hat im Offertwege zu erfolgen.

Artikel VII.

Der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahn soll während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt werden, und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieseser Betriebführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein.

Hiebei soll der die Betriebführung auf der concessionirten Bahn übernehmenden Staatseisenbahnverwaltung die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten bleiben.

Artikel VIII.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 8. April 1893.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. p. **Steinbach** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer Localbahn von Strakonitz nach Březnitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 18. April die Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des vom Actionscomité für eine Localbahn von Strakonitz über Platna nach Březnitz vorgelegten generellen Projectes für eine normalspurige Localbahn von Strakonitz nach Březnitz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 14.446.]

Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Geleiseverbindung zwischen der Linie Wien—Brünn und der Wiener Verbindungsbahn: Niveaubruch-Verschiebung.) Für die Verschiebung des Niveaubruches von der Einmündungsstelle der Verbindungsstrecke vom WienerStaatsbahnhofe in die Rangirstation Favoriten der Wiener Verbindungsbahn wurde die Bewilligung ertheilt. [6. April, Z. 14.285.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Aufstellung einer Signalhütte in Ungar.-Ostra.) In der Station Ungar.-Ostra wird eine zerlegbare Signalhütte zur Unterkunft des Weichenwächters hergestellt. [9. April, Z. 16.118.]

— (Linie Brünn—Tischnowitz: Durchgangs-Erweiterung in Königsfeld.) Das Project für die Erweiterung des in der Station Königsfeld bei km 6·2/3 der Localbahn Brünn-Tischnowitz bestehenden 1 m weiten Durchganges auf 2 m Lichtweite, wurde auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 28. Februar vorgenommenen politischen Begehung zur Ausführung genehmigt. [11. April, Z. 14.053.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Umgestaltung der Geleiseanlagen am Bahnhofe in Wien.) Die nächst des Aufnahmsgebäudes am Nordwest-Bahnhofe in Wien gelegenen Geleiseanlagen werden aus Verkehrsrücksichten umgestaltet. [29. März, Z. 9051.]

Localbahn Časlau—Zawratetz-Tremoschnitz in Betriebe der Oesterr. Nordwestbahn. (Flugdach in der Station Zawratetz-Tremoschnitz.) In der Station Zawratetz-Tremoschnitz wird für Zwecke der Firma D. Berl ein Flugdach aufgestellt. [11. April, Z. 15.800.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Technisch-polizeiliche Prüfung von 4 Personenzugs-Locomotiven.) Am 29. März hat in Aussig die technisch-polizeiliche Prüfung von vier für die Linien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn bestimmten Personenzugs-Locomotiven mit anstandslosem Ergebnisse stattgefunden. — Diese 4 Maschinen mit separaten Schlepptendern sind in der Wr.-Neustädter Locomotivfabrik erbaut und tragen nachstehende Bezeichnung: Fabriksnummer 3642, Inventarnummer 91, Name „Senseln". Serie III/c; Fabriksnummer 3643, Inventarnummer 92, Name „Tschausch", Serie III/c; Fabriksnummer 3644, Inventarnummer 93, Name „Paredl". Serie III/c, und Fabriksnummer 3645, Inventarnummer 94, Name „Pahlet", Serie III/c. Die Kesseln dieser Locomotiven haben die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Die Locomotiven selbst sind gleichartig nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 7. December 1888, Z. 46.596, genehmigten Typenplänen gebaut. Die Maschinen liegen mittelst eines innerhalb der Räder liegenden Rahmens auf drei Achsen, welche untereinander verkuppelt sind und von denen die mittlere die Triebachse ist. Die Federung ist mittelst 6 Tragfedern und einem Querbalancier hergestellt. Die Maschinen sind mit 2 Injecteurs, einem variablen Blaserohre, einem nach unten cylindrischen, oben mit einem Klein'schen Funkenapparate und entsprechendem Kopfe versehenen Rauchfang gehörig angebrachten Bahnräumer, sowie mit der vollständigen Kesselarmatur, bestehend aus zwei Sicherheitsventilen, einem Manometer, auf welchem die höchste zulässige Dampfspannung markirt ist, einem Wasserstandsglase, zwei Probirhähnen, zwei Dampfpfeifen und einer Verschraubung zur Anbringung des Control-Manometers versehen. Die Maschinen haben aussenliegenden Dampfcylinder, innenliegende Steuerung, System Allan, mit dem Tender communicirende Wasserschläuche aus Kautschuk. Die Umsteuerung der Maschinen geschieht mittelst Handreservirhebel. Die Last des Kessels ist durch drei Blattfedern auf die drei Achsen übertragen, genügend stabil unterstützt, und die Montirungsgenauigkeit im Bewegungsmechanismus ist eine befriedigende. Das Totalgewicht der Maschinen beträgt 36·54, bezw. 37·15 t. Die Probefahrt mit diesen vier Locomotiven fand auf der 9 km langen Strecke Teplitz—Karbitz, bezw. auf der 8 km langen Strecke Karbitz—Aussig statt, und wurde hiebei eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 45 km und eine maximale Geschwindigkeit von 65 km per Stunde erreicht. Da sämmtliche Maschinen selbst bei der höchsten Geschwindigkeit sicher und ruhig gingen, so obwaltete aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand, diese Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste der Aussig-Teplitzer Eisenbahn zu übergeben, wovon die Direction dieser Bahngesellschaft in Kenntniss gesetzt wurde. [Z. 21.645.]

Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

29. April. In Folge Reconstruction der Serethbrücke wurde der Güterverkehr auf der Schleppbahn Berhometh-Meżebrody auf circa 14 Tage eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Ungvár-Nagy-Berezna. (Gesetzentwurf.) Der „Vasnti es közlekédésy közlöny" Nr. 45 vom 14. April verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister dem ungarischen Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfe über eine von einem geeigneten Punkte der Linie Nyiregyháza—Csap—Ungvár der kgl. Ungarischen Staatsbahnen in der Gegend von Zugó bei Profil 932 nächst der Endstation Ungvár abzweigende und die genannte Linie über Alsó- und Felsö-Domonyos, Neviczke, O.-Kemencze, Percseny, Dubrinics und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Berezna bis Nagy-Berezna verlängernde Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 44 ex 1892, Vorconcession Post 2). Die effectiven Baukosten dieser 42·1 km langen im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Linie sind mit 41.330 fl. per Kilometer, somit im Ganzen mit 1,700.000 fl. bemessen. Für die Theilstrecke Zugó—Ungvár ist der den Betrieb der neuen Linie führenden Eisenbahn-Verwaltung das Péagerecht einzuräumen.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Verlängerung der Dauer einer Vorconcession.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat mit Erlass vom 9. April 1893, Z. 18.655, die mit Erlass vom 15. März 1892, Z. 13.647/III, dem kgl. Obergespan Baron Gabril Apor im Sinne der bestehenden Normen seinerzeit ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten:

a) für eine von der Station Segesvár (Schässburg) der Hauptlinie der kgl. Ungar. Staatsbahnen Budapest—Nagyvárad (Grosswardein) —Brassó (Kronstadt) —Predeal und der in ihrem Betriebe stehenden Linie Segesvár—Székely-Udvarhley abzweigende und diese über Segesd, Apold, Hégen, Nethus, Jakobfalva, Prépostfalva, Roszonda, Szent-Agosta, Leses, Margonda, Nagy-Sink und die Gemarkung der Gemeinde Kis-Sink in der zukünftigen Station Vojla der concessionirten und im Bau begriffenen Localbahn Felek-Fogaras (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 101 und 118 ex 1891),

b) von dort aus diese in der Station Medgyes (Mediasch) gleichfalls mit der Linie Budapest—Brassó—Predeal verbindende, ferner

c) von Medgyes aus über Moszna, eventuell Nemos, Magaré und die Gemarkung der Gemeinde Bürkös bis Szent-Agosta führende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 38 ex 1892, Vorconcession Post 2) neuerdings auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Projectirte Strassenbahn mit elektrischem Betriebe von Szabadka nach dem Badeorte Puszta-Palics. (Baubewilligung.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat seinerzeit mit Erlass vom 27. Jänner 1892, Z. 83.174/III, dem Reichstags-Abgeordneten Ingenieur Johann Bobula die Concession zum Baue einer im Bereiche der Stadt Szabadka (Maria Theresiopel) und von dort aus bis zum Badeorte Puszta-Palics im Sinne des G.-A. XLI ex 1881 herzustellende Strassenbahn ertheilt (vergl. Vrgds.-Bl. Nr. 24 ex 1892). Nachdem die Frage der Financirung als bereits gesichert zu betrachten ist, hat die Communalbehörde der Stadt Szabadka nunmehr dem Concessionär die Bewilligung zur Ausführung des Baues ertheilt, welcher noch im Laufe des Frühjahres in Angriff genommen werden soll.

Szamosthalbahn. (Projectirte Fortsetzung in der Richtung gegen die Landesgrenze bis Borgo-Beszterczе.) Die Interessenten des Comitates Besztercze-Naszod haben im Einvernehmen mit der Direction der Szamosthalbahn, d. i. der Linien Kolosvár (Klausenburg) — Dées — Zilah und Dées—Besztercze (Bistritz in Siebenbürgen) den Beschluss gefasst, die Linie Dées—Besztercze von deren Endstation Besztercze aus in der Richtung gegen die ungarisch-bukowinaer Landesgrenze vorläufig bis Borgo-Besztercze auszubauen.

Projectirter Bau einer Kohlen-Industriebahn im Krossó-Szörenyer Comitate. (Beschlussfassung.) Die Südungarische Kohlenbergbau-Actiengesellschaft hat in ihrer jüngst abgehaltenen Generalversammlung den Beschluss gefasst, ihre neu erschlossenen, zwischen Vercserova und Mehadia gelegenen Kohlenlager durch eine circa 8 km lange Kohlen-Industriebahn an einem geeigneten Punkte mit der Linie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova zu verbinden.

Ausland.

Frankreich. (Stahlschienen-Production.) Im Jahre 1892 wurden in den französischen Eisenwerken von den dortigen Bahnen zusammen 163.840 t Stahlschienen übernommen, und zwar von der Orleansbahn 42.000 t, der Paris-Mediterranée-Bahn 32.300 t, der Nordbahn 22.628 t, der Ostbahn 18.309 t, der Westbahn 18.138 t, der Südbahn 1737 t, und von den Staatsbahnen 12.728 t. In früheren Jahren stellte sich der Bedarf an Stahlschienen bei sämmtlichen französischen Bahnen wie folgt:

Jahr	t	Jahr	t
1891	112.857 t	1885	249.416 t
1890	66.844 „	1884	284.031 „
1889	58.046 „	1883	341.334 „
1888	93.868 „	1880	208.553 „
1887	108.808 „	1875	217.546 „
1886	170.595 „	1869	183.628 „

Grossbritannien. (Fischverkehr auf den Bahnen.) Nach den letzten statistischen Berichten finden nahezu 124.000 Personen, Männer und Knaben in Grossbritannien mit dem Fischfange ihren Erwerb und sind dabei ca. 24.000 Boote in Verwendung. Im Jahre 1892 wurden in allen Häfen des Vereinigten Königreiches zusammen ca. 621.000 Tonnen Fische ans Land gebracht, welche am Hafenorte einen Wert von 6,473.000 £ darstellen. Rechnet man noch jenen der gefangenen Schalenthiere im Betrage von ca. 450.000 £ hinzu, so ergibt sich der Wert der gesammten Ausbeute in der Fischerei pro 1892 mit 6,923.000 £.

während derselbe im Vorjahre ca. 7,009.000 £ betrug. Mit Ausschluss der Schalenthiere vertheilt sich die Ausbeute des Jahres 1892 in folgender Weise:

	Menge	Werth
England und Wales	324.000 t	4,629.000 £
Schottland	269.000 t	1,591.000 £
Irland	28.000 t	253.000 £

Von den in England und Wales gefangenen Fischen entfallen 95.200 t auf Stockfische, 79.050 t auf Häringe und 43.000 t auf sonstige Fische geringerer Qualität, sohin nahezu 3 Viertel der gesammten Ausbeute, deren Wert jedoch kaum die Hälfte des obgenannten Betrages pro 4,629.000 £ ausmacht. Der übrige Theil dieser Summen resultirt aus dem quantitativ weit geringfügigeren Fange von wertvollen, feinen Fischen. Nach den Berichten des englichen Handelsamtes ist die Ausbeute an feinen Fischen solchen mittleren Werthes wenig Schwankungen in den einzelnen Monaten unterworfen, dagegen unterliegt der Fischfang in untergeordneten Qualitäten, als Häringe, Sprotten, Makrelen etc., welche die Hauptmasse der Fischbeute darstellen, sehr bedeutenden Schwankungen. Sämmtliche in den Häfen von England und Wales einlangenden Fische werden von den Bahnen zum Weitertransporte übernommen und betheiligen sich hieran 19 Bahngesellschaften. Mengen über 10.000 t pro Jahr beförderten in England und Wales nachstehende Bahnen:

Manchester und Shefield Bahn	77.395 t
North Eastern Bahn	66.850 t
Great Eastern Bahn	62.112 t
Great Western Bahn	40.734 t
Hull und Barnsley Bahn	13.908 t
Preston und Wyre Bahn	10.213 t

Der Werth der Häringe am Hafenorte ist von 5 sh $4^1/_2$ d pro engl. Centner im Jahre 1891 auf 4 sh 2 d im Jahre 1892 gefallen; jener der Stockfische von 7 sh 6 d pro Centner im Jahre 1891 auf 7 sh $4^1/_4$ d im Jahre 1892 gesunken. Von den in den schottischen Häfen einlangenden Fischen wurden nur 93.506 t durch die Bahnen weiterbefördert, u. zw. in folgender Vertheilung:

North British Bahn	28.556 t
Caledonian Bahn	26.940 t
Great North of Scotland	19.347 t
Highland Bahn	13.452 t
Glasgow und Suth Western	5..211 t

Die Hauptmenge der in Schottland gefangenen Fische besteht aus Häringen und Stockfischen; die Ausbeute des Jahres 1892 ist im Werthe und in der Menge nahezu gleich jener des Vorjahres. Dagegen ist die irische Fischbeute des Jahres 1892 nach beiden Richtungen geringer als im Jahre 1891 gewesen. Am Weitertransport derselben haben sich 11 Bahngesellschaften mit zusammen 8938 t betheiligt, darunter nur 4 Bahnen mit Mengen über 1000 t. Der Erlös aus den Fischen am Verkaufsorte beträgt nahezu das Doppelte des Werthes derselben am Hafenplatze und kann mit 12—13 Millionen Pfund Sterling geschätzt werden. [„Railway News."]

Schiffahrt.

Ungarische Seeschiffahrt. (Verfügungen des Gesetzentwurfes über die der „freien Seeschiffahrt" zu gewährende staatliche Subvention.) Die Bestimmungen des vom kgl. ungar. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Finanzminister in der Sitzung des ungar. Abgeordnetenhauses vom 19. April zur Vorlage gebrachten Gesetzentwurfes, die Gewährung staatlicher Subvention für die freie Seeschiffahrt betreffend, sind, wie aus Budapest berichtet wird, im Wesentlichen folgende:

Diejenigen, freie Seeschiffahrt betreibenden Schiffe, welche wenigstens zu zwei Drittheilen das Eigenthum ungarischer Staatsbürger bilden, geniessen zweierlei staatliche Unterstützung; nämlich erstens eine Unterstützung für Investitionen, zweitens eine besondere Unterstützung im Verhältnisse der durch dieselben im Interesse des heimischen Verkehrs vollzogenen Fahrten. Die Unterstützung erster Art wird je nach dem reinen Tonnengehalt der Schiffe bis zum Ende des zehnten Jahres der Zeit an gerechnet, wo die Schiffe vom Stapel gelassen wurden, gewährt und ist für das erste Jahr folgende: a) nach jeder registrirten reinen Tonne der grossen Küstensegelschiffe 6 Kronen; b) nach jeder Tonne der langsichtigen Segelschiffe 9 Kronen; c) nach jeder Tonne der grossen Küsten-Dampfschiffe 9 Kronen; d) nach jeder Tonne der langsichtigen Dampfschiffe 12 Kronen. Diese für das erste Jahr festgestellte Unterstützung nimmt in jedem der darauffolgenden Jahre um 10% ab und hört im zehnten Jahre gänzlich auf. Nach solchen bereits im Verkehr gewesenen Schiffen, die durch ungarische Staatsbürger angekauft wurden, kann diese Unterstützung, wenn die Schiffe im Uebrigen den Anforderungen des Gesetzes entsprechen, ebenfalls beansprucht werden, doch beginnt die Unterstützung mit Abzug jenes Percents, welches laut den obigen Bestimmungen der Zeit entspricht, seit welcher das Schiff vom Stapel gelassen wurde. Die besondere Unterstützung gebührt den Schiffen je nach der Länge der Fahrt, die sie im Interesse des ungarischen Handels und Verkehrs aus den heimischen Häfen oder in die heimischen Häfen gemacht. Das Ausmass und die Bedingungen der Unterstützung sind folgende: 1. Die Unterstützung beträgt nach je hundert Seemeilen und nach je einer registrirten reinen Tonne 5 Heller; 2. Bei Feststellung der befahrenen Seemeilen dient die Linie des kürzesten Weges zwischen Ausgangs- und Ankunftshafen als Grundlage; 3. die Unterstützung wird von dem Zeitpunkte an gerechnet, als das Schiff vom Stapel gelassen wurde und bis zum Ende des 15. Jahres gewährt.

Die zumindest zu zwei Dritttheilen ungarischen Staatsbürgern gehörenden Schiffe erhalten ausser dieser Unterstützung noch folgende staatliche Begünstigungen: die nach dem Erträgniss der Thätigkeit der Segelschiffe sub Titel Steuer, Zuschlagsteuer und anderen Gebühren bis Ende des Jahres 1892 angehäuften Rückstände werden sammt deren Zinsen erlassen, b) die bis zum Ende des Jahres 1892 registrirten Segelschiffe geniessen, wenn seit deren Stapellauf noch keine zehn Jahre vergangen sind, sechs Jahre, sind aber zehn Jahre schon vergangen, drei Jahre hindurch Erwerbsteuerfreiheit; c) die mit dem Staat in keinem Vertragsverhältnisse stehenden Unternehmungen werden auf zehn Jahre vom Stapellauf der Schiffe an gerechnet von jener Steuer und allen Zuschlägen derselben nach jenem Einkommen befreit, welches den bis zum Ende des Jahres 1892 registrirten langsichtigen und grossen Küstendampfern entstand, weiter nach jenem Einkommen, welches durch langsichtige und grosse Küstendampfer und Segler erzielt wurde, die erst nach dem 1. Jänner 1893 erworben wurden.

Schiffbau-Anlagen für Seeschiffe, Schiffswerften und den technischen Anforderungen entsprechend eingerichtete Schiffsreparatur-Anstalten, schwimmende und trockene Docks geniessen die im G.-A. XIII ex 1890 festgesetzten Begünstigungen.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LIV. Stückes.) Das am 22. April herausgegebene LIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2168: Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 15. April 1893, Z. 18.075, an die Verwaltungen der österr. Eisenbahnen, betreffend die genaueste Befolgung der Desinfections-Vorschriften bei Viehtransporten auf Eisenbahnen.

Nr. 2169: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Breslau vom 15. April 1893, Z. 219, enthaltend ein Verzeichniss derjenigen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh verboten ist.

Nr. 2170: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 19. April 1893, Z. 6106, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren (Rindern, Schafen, Ziegen und Schweinen) aus Tirol nach Oberösterreich.

— (Inhalt des LV. Stückes.) Das am 24. April herausgegebene LV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2171: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 15. April 1893, Z. 403, betreffend die Gestattung der Ein- und Durchfuhr von Pferden aus Oesterreich-Ungarn auch über die kgl. preussischen Nebenzollämter Brzezinka, Jägerndorf und Ziegenhals.

Nr. 2172: Bekanntmachung des königl. preussischen Regierungs-Präsidenten zu Liegnitz vom 15. April 1893, Z. 241, enthaltend ein Verzeichniss derjenigen Sperrgebiete in Oesterreich-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh verboten ist.

Nr. 2173: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 21. April 1893, Z. 6252, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr und des Eintriebes von Rindern aus dem politischen Bezirke Zwettl in Niederösterreich nach Oberösterreich.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Priv. Oesterr-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung eines neuen Tarifes für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, sowie Teplitz über die Buschtěhrader Eisenbahn andererseits.

Mit 15. Mai 1893 tritt ein neuer Tarif für obigen Verkehr in Kraft, durch welchen jener vom 1. März 1891 sammt Nachtrag hiezu aufgehoben wird.

Der neue Tarif, welcher geänderte reglementarische Bestimmungen und theilweise auch geänderte Fahrpreise enthält, kann durch Vermittlung der betheiligten Stationen zum Preise von 30 kr. ö. W. per Stück bezogen werden.

Prag, am 25. April 1893. [408]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Kilometer- und Zonenzeiger für die Personen-Haltelle „Dorf Altstadt".

Die Zoneneintheilung, nach welcher die Fahrpreisermittlung für die am 7. Mai 1893 zu eröffnende, zwischen Tetschen und Krischwitz gelegene Personen-Haltestelle „Dorf Altstadt" stattfindet, sowie die kilometrischen Entfernungen dieser Haltestelle von den Stationen und Haltesteilen der Strecke Polepp-Tetschen sind folgende:

Dorf Altstadt von oder nach	Kilometer	Zone
Polepp	57	6
Krscheschitz	53	6
Leitmeritz	48	5
„ Stadt	46	5
Časlositz-Černosek	42	5
Libochowan	36	4
Sebusein	32	4
„ Haltestelle	31	4
Birnai	28	3
Schreckenstein	24	3
Aussig	25	3
Schwaden	19	2
Waltirsche	17	2
Gross-Priesen	15	2
Klein-Priesen	13	2
Pschira	11	2
Tichlowitz	9	1
Jakuben	7	1
Neschwitz	5	1
Krischwitz	3	1
Dorf Altstadt	—	—
Tetschen	3	1

Wien, am 25. April 1893. [409]

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I.

Einführung der Nachträge I und II.

Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893, ist mit 1. April 1893 der Nachtrag I, und mit 15. April 1893 der Nachtrag II in Kraft getreten.

Exemplare sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction Berlin erhältlich und erliegen in den betheiligten Stationen Reichenberg, Raspenau-Liebwerda, Friedland und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht auf.

Wien, den 24. April 1893. [410]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verband.

Einführung der Nachträge IX zu den Heften 1 und 2.

Mit 15. Mai 1893 treten zu den Heften 1 und 2 des Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandstarifes die Nachträge IX in Kraft, welche in den betheiligten Stationen und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegen.

Diese Nachträge sind zum Preise von Mark 0·25, resp. 0·10 bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zu beziehen.

Wien, am 25. April 1893. [411]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes an Stelle eines Tarifnachtrages.

Die in der Nummer 33 dieses Blattes vom 21. März 1893 auf Seite 517 unter der fortlaufenden Nr. 281 und unter dem Datum vom 17. März 1893 kundgemachte Einführung eines Nachtrages II zu Tariftheil II, Heft 7, unterbleibt und tritt mit 1. Juni 1893 ein neuer Verbandstarif Theil II, Heft 7, in Kraft, welcher an Stelle der mit vorbezogenen Nachtrag II aufzuhebenden Taxen neue Frachtsätze enthalten wird.

Exemplare dieses neuen Verbandstarifes werden seinerzeit bei der Personencasse 5 für Rundreise-Billete am Wiener Südbahnhofe, bei der Betriebs-Direction der Südbahn in Budapest, bei den übrigen betheiligten Verwaltungen, sowie durch die in diesem Tarife enthaltenen Stationen käuflich zu beziehen sein.

Wien, am 28. April 1893. [412]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes zu Tariftheil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden.

Zu dem vom 1. April 1893 giltigen Tariftheil II für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf sämmtlichen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ist ein „Berichtigungsblatt" erschienen.

Dasselbe kann bei unserer Station Wien Südbahnhof, sowie bei unserer Betriebs-Direction in Budapest gebührenfrei bezogen werden.

Wien, am 29. April 1893. [413]

Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien.

Weiterbestand von Frachtsätzen.

Die für Regiekohlensendungen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Ausnahmetarife vom 1. August 1892 für den in rubro bezeichneten Kohlenverkehr, Seite 5, vorgesehenen Schnittfrachtsätze, Gruppe A, nach „Wien Südbahnhof, resp. Matzleinsdorf loco" bleiben auch nach dem 30. April 1893 bis auf Weiteres in Kraft.

Wien, am 28. April 1893. [414]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Einrichtung der Halte- und Ladestelle Lultsch für den Eilgut- und Getreide-Verkehr, und der Halte- und Ladestelle Vschetul für den Eilgut-Verkehr.

Mit 1. Mai 1893 werden die bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr, dann für den beschränkten Frachtenverkehr in Wagenladungen bei Verladung in ungedeckten Wagen eingerichteten Halte- und Ladestellen Lultsch (zwischen den Stationen Wischau und Rausnitz-Slawikowitz der Strecke Brünn—Nezamislitz gelegen) und Vschetul zwischen der Station Holleschau und der Halte- und Ladestelle Strebetitz der Linie Kojetein—Bielitz gelegen) für den allgemeinen Eilgutverkehr, ausserdem die erstgenannte Halte- und Ladestelle (Lultsch) auch für Getreidesendungen in Wagenladungen bei Verladung in gedeckten Wagen eingerichtet werden.

In beiden Halte- und Ladestellen können mit 1. Mai d. J. Sendungen auch frankirt und mit Nachnahme nach diesen Halte- und Ladestellen auch unfrankirt und mit Nachnahme zum Transport angenommen werden.

Die Berechnung der Transportgebühren für Eilgüter nach und von den Halte- und Ladestellen Lultsch und Vschetul erfolgt auf Grund der im Kilometerzeiger für das hierseitige Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 für Lultsch und Vschetul enthaltenen factischen kilometrischen Distanzen und zu den Frachtsätzen der im Localgütertarife für das diesseitige Hauptnetz vom 1. Jänner 1893 (Seite 25, 37) enthaltenen Gebührenberechnungs-Tabellen.

Für die Getreidesendungen von und nach der Halte- und Ladestelle Lultsch kommen im Sinne der Bestimmungen des Localgütertarifes für das Hauptbahnnetz vom 1. Jänner 1893 für die Beförderung von Gütern von und nach Lultsch, Seite 21 sub VIII — je nach der Verkehrsrichtung — die für die nächstweiter gelegene Station Wischau, bezw. Rausnitz-Slawikowitz, massgebenden Gebührensätze zur Anwendung.

Die hinsichtlich der Bezeichnung dieser Haltestellen nöthigen Aenderungen des Kilometerzeigers für das Hauptbahnnetz werden in einem demnächst zu demselben erscheinenden Nachtrage II durchgeführt, wogegen dieselben im Localgütertarife für das Hauptbahnnetz bei seinerzeitiger Hinausgabe des nächsten Tarif-Nachtrages Berücksichtigung finden werden.

Wien, am 20. April 1893. [415]

Sonstige Nachrichten.

Verkehr der kgl. Preuss. Staatsbahnen einerseits und der Oldenburgischen Staatsbahnen der Weimar-Geraer und der Saal-Eisenbahn andererseits. (Beförderung von Heu und Stroh.) Im vorbezeichneten Verkehre können laut Bekanntmachung der kgl. Eisenbahn-Direction Magdeburg bis Ende August für Heu- und Strohsendungen in Wagenladungen mangels offener Wagen von mehr als 7·2 m Länge nach Bestimmung der Eisenbahn zwei offene Wagen regelmässiger Ladefähigkeit von je nicht mehr als 7·2 m Länge zur Beladung gestellt werden. In diesem Falle wird die Fracht für jeden dieser Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung, mindestens aber für je 5000 kg für jeden Wagen nach dem Satze des Specialtarifs III erhoben.

Nebengebühren, wie Deckenmiethe, Standgeld, Wägegeld etc., werden für jeden Wagen berechnet.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
984	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenfabrikate	den in nebengenannten Tarifen einbezogenen österreichischen Stationen	Stationen der Französischen Ostbahn	Die Abfertigung der Sendungen muss auf Grund der bestehenden, hier angeführten directen Tarife erfolgen, insoferne die französische Bestimmungsstation in dieselben aufgenommen ist	Vom 1. Juni bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	a) Tarif Theil III, Heft 1, vom 15. November 1890 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahn-Verband nebst Nachtrag I. b) Nachtrag 8 B zu Tarif Theil III für den Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischen Eisenbahn-Verband, giltig vom 1. August 1887 nebst Anhang, bezw. einschlägige Local- und Verbandstarife im Verkehre mit jenen Stationen der Französischen Ostbahn, welche in die Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen, bezw. Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischen Verbandstarife nicht aufgenommen sind	Verschieden	Bis zur Ausgabe neuer directer Tarife werden in solchen Relationen, deren Frachtsätze durch die ermässigten Ausnahmetarife der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen bei Umkartirung in den Oesterreichisch-Preussischen und in den Oesterreichisch-Sächsischen Grenzstationen unterboten werden, die nachweisbar niedrigsten Umkartirungsfrachten, gekürzt um 40 Centimes pro Tonne bewilligt	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Die Original-Frachtbriefe sind längstens bis 31. März 1894 der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen vorzulegen, durch deren Vermittlung die Frachtrückvergütung erfolgt	Die gleiche Frachtberechnung tritt auch bezüglich jener Sendungen ein, welche auf Grund der Bestimmungen der nebenbezeichneten Tarife des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen, bezw. Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischen Verbandes reexpedirt werden.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
985	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eier, in Kisten oder Fässern verpackt	Brody		Anfgabe oder Frachtzahlung für mindest.	Vom 10. Mai 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1893			Mark		Im Kartirungswege		
					Müncben C.B.	5000 kg 10000 kg				6·69 6·16				
					Nürnberg C.B.	5000 kg 10000 kg				7·08 6·54				
			Thiere, todte, Geflügel und Stechvieh (Kälber, Lämmer, Schweine und dergl.), mit Ausnahme von Wildpret		München C.B. Nürnberg C.B.	5000 kg 10000 kg				8·40 7·40				
					Stationen der königl. Bayerischen Staats-Eisenbahnen	für einen Frachtbrief und Wagen. Im Uebrigen gelten die einschlägigen Tarifbestimmungen								
986	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile	Lauhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bubenč	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht in beliebigen Mengen	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige 138	44*)	94	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfge. pro 100 kg bei Lauhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und bei Aussig-Landungsplatz
				Schönpriesen-Umschlag					117	39*)	78			
				Dresden-Elbkai					223	129†)	94			

†) Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigt sich dieser Frachtsatz bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen um 45 Pfennige pro 100 kg
" " " 10000 " " " " " " 49 " " " "

Die Sendungen müssen zur Einrichtung der neuen Baumwollspinnerei in Bubenč bestimmt sein, und müssen die Frachtbriefe eine bezügliche Bestätigung Seitens des Stationschefs über die thatsächliche Verwendung enthalten.

Fortlaufende Nr.	von der	
987	Oesterr. Nordwestbahn	**Elbeumschlags-Verkehr für West-Oesterreich.** Die Nomenclatur des Ausnahmetarifes Nr. 4 des Elbeumschlags-Tarifes für West-Oesterreich erhält eine geänderte Fassung und findet dieser Ausnahmetarif nunmehr Anwendung auf folgende Artikel: **Düngemittel**, und zwar: Apatit, Blutmehl, Dungasche, Dunggyps, Dungkalk (pulverisirt, saurer, phosphorsaurer), Dungsalze (nämlich Abraum-, Fege- und Kalisalz), Fischmehl, Fleischmehl, Guano aller Art, Haardünger, Hornmehl, Kainit, Kali salzsaures (Chlorkalium), Kalidünger, Kalkabfälle, Knochenasche, Knochenkohlenabfall, Knochenmehl, Koprolith (Kothsteine), Ledermehl, Leimkalk (Leimkäse), Lumpendünger, Mergel, Phosphorit aller Art, gemahlen und ungemahlen, Rückstände aus der Blutlaugensalz-Fabrikation, Russ mit Ausnahme von Kienruss, Superphosphat, Thomasschlackenmehl, Wollfegedreck und Wollstaub. **Erze**, rohe aller Art, Braunstein, regenerirter, gemahlen, Schlacken und Sinteln von Erzen, Schwefelkiesabbrände, Eisenschlacke (mit Ausnahme von Schweissofenschlacke), Walzensinter und Hammerschlag. **Schiefer.**

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
988	St.E.G.	Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen		Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 3 vom 10. Jänner 1893 unter fortlaufender Nummer 84 und 90 publicirten Frachtermässigungen werden unter Aufrechthaltung der daselbst angeführten sonstigen Bedingungen dahin ergänzt, dass in das unter fortlaufender Nr. 84 festgesetzte Minimalquantum von 3000 t auch jene Transporte eingerechnet werden, welche auf Grund der Publication unter fortlaufender Nr. 90 über das daselbst festgesetzte Minimalquantum von 1500 t nach Fiume/Triest befördert werden										
989	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chilisalpeter zum Düngen	Bremen Brake Bremerhaven Geestemünde Nordenham Hamburg B. Altona Lübeck Harburg Stettin Swinemünde	Budapest loco und transit	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht (Tragfähigkeit) des verwendeten Wagens, mindest. aber für 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verband, Tarif Theil II, Heft 3 vom 1. November 1890		Pfge. 276 290 290 290 290 271 273 272 269 248 269		Im Kartirungswege		
990	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oestorr. Nordwestbahn	Eiserne Maschinentheile und Eisen der Classe B	Prag (Hrabovka) transit	Pardubic	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Juni 1893	Localtarif	42·1 kr.	29·8 kr.	12·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen spätestens 3 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die Transporte müssen zum Bane der Petroleum-Raffinerie in Pardubic bestimmt sein und muss auf den bezüglichen Frachtdocumenten bahnämtlich bestätigt erscheinen, dass die Transporte auch thatsächlich dieser Bestimmung zugeführt wurden
991	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen, kgl. ungar. Staatseisenbahnen, Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	Getreide aller Art	Györ R.Oe.E.E. loco Györ Raabufer-Güter-Expedition und Györ M.A.V. loco	Brunn-Maria Enzersdorf Guntramsdorf Laxenburg Liesing Mittendorf-Moosbrunn Mödling Pottendorf-Landegg Unter-Waltersdorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1893, resp. bis zur Durchführung im Tarifwege	Directer Tarif besteht nicht		99 99 112 99 72 99 72 72 in Hellern, incl. ungar. Transportsteuer		Im Kartirungswege		
				Györ M.A.V. loco	Ober-Eggendorf					82				
992	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz und Schwartlinge	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 41 vom 11. April l. J., unter fortl. Nr. 367, publicirte Begünstigung gilt auch für Sendungen nach Marburg Kärntner Bahnhof.										
993	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Die im Localgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen Theil II, Heft 2 (Neuauflage vom 15. Jänner 1893) sub Abschnitt D, Punkt IX B für den Verkehr mit der Station Czernowitz enthaltenen ermässigten Frachtsätze, und zwar: 1. für Getreide etc., sowie Mahlproducte; 5. für Kalk und 6. für Stein- und Sudsalz finden unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen der genannten Artikel bei Aufgabe von, bezw. nach Volksgarten Anwendung.					Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1893	Localtarif				Im Kartirungswege		

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung vom 15. April 1893 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1893 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der Prioritätsanleihe der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vom Jahre 1880 wurden folgende Nummern gezogen:

a) Von den Theilschuldverschreibungen lit. A, per 1500 Mark der deutschen Reichswährung, 84 Stück, und zwar die Nummern:

von	133	bis	136	von	3613	bis	3616	von	8913	bis	8916
„	1081	„	1084	„	3677	„	3680	„	9557	„	9560
„	2197	„	2200	„	5249	„	5252	„	10445	„	10448
„	2493	„	2496	„	6697	„	6700	„	10469	„	10472
„	2721	„	2724	„	6925	„	6928	„	10573	„	10576
„	2757	„	2760	„	7725	„	7728	„	10773	„	10776
„	3585	„	3588	„	8585	„	8588	„	10845	„	10848

b) Von den Theilschuldverschreibungen lit. B, per 300 Mark der deutschen Reichswährung, 180 Stück, und zwar die Nummern:

von	12621	bis	12640	von	17621	bis	17640	von	23081	bis	23100
„	15041	„	15060	„	18781	„	18800	„	27501	„	27520
„	15361	„	15380	„	19981	„	20000	„	33621	„	33640

Die Auszahlnng dieser ausgelosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1893 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Schuldverschreibungen nebst allen noch nicht verfallenen Coupons und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1893 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen

in **Deutschland** in Mark der deutschen Reichswährung,
in **Oesterreich-Ungarn** nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, entweder in derselben Valuta, oder in Gulden österr. Währung in dem dem Courswerthe der Mark entsprechenden Betrage, und zwar:
in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

---

Von den in früheren Jahren ausgelosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt.

Aus dem Verlosungsjahre 1886
die Obligation lit. B. Nr. 22735.

Aus dem Verlosungsjahre 1887
die Obligationen lit. A Nr. 4612, 5383,
die Obligationen lit. B Nr. 13481, 13482, 38526, 38527, 38528, 38529, 38530, 38531, 38532, 38533, 38901, 38915.

Aus dem Verlosungsjahre 1888
die Obligationen lit. B Nr. 13098, 13099, 13100, 17108, 17112, 35212.

Aus dem Verlosungsjahre 1889
die Obligation lit. B Nr. 37485.

Aus dem Verlosungsjahre 1890
die Obligationen lit. A Nr. 4242, 4243, 4244, 4390, 8940,
die Obligationen lit. B Nr. 21755, 21756, 21757, 33598.

Aus dem Verlosungsjahre 1891
die Obligationen lit. A Nr. 3771, 4461, 8625,
die Obligationen lit. B Nr. 15651, 15652, 15653, 22211, 22212, 22213, 22254, 22255, 22256, 31613, 38765.

Aus dem Verlosungsjahre 1892
die Obligationen lit. A Nr. 5456, 5908,
die Obligationen lit. B 15662, 15663, 15666, 15668, 19924, 19925, 19932, 22121, 22128, 25238, 25239, 26168, 26169, 32453, 32456, 32458, 38334.

Der Betrag der fehlenden Coupons wird an dem auszuzahlenden Capitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, den 26. April 1893.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung vom 15. April 1993 stattgefundenen Auslosung der nach Massgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 15. April l. J. stattgefundenen 35. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 119 Actien dieser Eisenhahn-Gesellschaft wurden nachstehende Nummern gezogen:

198	256	265	875	916	934	1322	1731	1815	2311
2587	2688	3017	3030	3168	3289	3743	3779	3823	3952
4538	4656	4717	4772	5001	5382	5670	5711	5960	6067
6294	6375	6593	6711	6871	7057	7241	7616	8477	8740
9050	9146	9299	9369	9421	9713	10987	11270	11389	11504
11530	12695	12837	12871	13833	14017	14058	15044	15272	15275
15388	15507	16013	16421	16808	16974	17317	17466	17766	17789
17879	17931	18071	18222	18411	18607	18664	18901	19202	19519
19835	20024	20449	20544	20710	20867	20902	20943	21571	21609
21652	21670	21791	22311	22313	22394	22697	22804	22905	23459
23618	24125	24181	24224	24283	24399	24766	25091	25109	25154
25196	25823	26090	26150	26411	26598	26611	26739	28327.	

Die Auszahlung dieser ausgelosten Actien erfolgt gegen Rückgabe der Actien mit Coupons von einschliesslich Nr. 36 und des Talons, vom 1. Juli 1893 angefangen mit 300 fl. ö. W. (Dreihundert Gulden ö. W.) Bankvaluta

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co,,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei diesen Zahlstellen werden auch die nach Massgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgelosten und rückgestellten Actien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in den früheren Jahren ausgelosten Actien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt, u. zw.:

Aus dem Verlosungsjahre 1891 Nr. 866, 7612, 19503.

Aus dem Verlosungsjahre 1892 Nr. 848, 4470, 6672, 12729, 13955, 14054, 16346, 16374, 22127, 23384, 25026.

Bei der Einlösung der ausgelosten Actien wird der für fehlende Coupons entfallende Betrag vom Capital in Abzug gebracht.

Teplitz, den 26. April 1893.

(Nachdruck wird nicht honorirt.) *Der Verwaltungsrath.*

Offert-Ausschreibung.

In der Station **Hainfeld** der Bahnlinie St. Pölten—Leobersdorf gelangt im heurigen Jahre die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes zur Ausführung und werden die einschlägigen **Hochbauarbeiten** im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 27.000 an einen Unternehmer im Offertwege vergeben.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offertformulare, die Bedingnisse, Baubeschreibung und Pläne liegen bei der k. k. Eisenhahn-Betriebs-Direction Wien (Kaiser Franz Josef-Bahnhof in Wien, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis **spätestens 10. Mai 1893, 12 Uhr Mittags,** im Einreichungsprotokoll der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien abzugeben.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Arbeiten darzuthun vermögen, und dass sich des Weiteren die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangte Angebote zurückzuweisen.

Wien, im April 1893.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 51. Wien, 4. Mai 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 28. April 1893, womit in Ausführung des Handelsministerial-Erlasses vom 10. December 1892, Z. 56.001 (V.-Bl. Nr. 143, S. 2123), Abs. III, P. I, das Verzeichniss jener Stationen der Privatbahn-Verwaltungen *) verlautbart wird, auf welchen im Sinne des § 13, Abs. I des Betriebs-Reglements der Verkauf der Fahrkarten bereits eine Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, zu beginnen hat.

Bahnverwaltungen	Stationen	Anmerkung
K. k. pr. Aussig-Teplitzer Eisenbahn	Dux, Brüx, Teplitz } in der Zeit von 7 Uhr Morgens bis 7 Uhr Abends;	In Teplitz während der Badesaison auch bei den Abendzügen Nr. 22 u. 23, sowie bei dem Nachtzuge Nr. 8
K. k. pr. Böhmische Nordbahn	Prag;	
K. k. pr. Böhmische Westbahn	Prag, Pilsen;	
A. pr. Buschtěhrader Bahn	Prag (Sandthor), Saaz, Komotau, Carlsbad, Falkenau a. d. Eger;	
K. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wien, Brünn, Prerau, Olmütz, Troppau, Mähr.-Ostrau. Oderberg, Bielitz, Krakau;	
K. k. pr. Kaschau-Oderberger Bahn	Oderberg, Teschen;	
K. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn	Wien, Stockerau, Znaim, Iglau, Prag, Leitmeritz-Stadt, Reichenberg, Turnau, Josefstadt-Jaroměř, Königgrätz;	
Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Wien, Brünn, Olmütz, Pardubitz, Kolin, Prag, Aussig, Bodenbach;	
K. k. pr. Südbahn-Gesellschaft	Wien, Meidling, Wr.-Neustadt, Mürzzuschlag, Bruck a. d. Mur, Leoben, Graz, Marburg (Südbahnhof), Pragerhof, Steinbrück, Laibach, St. Peter in Krain, Divacca, Nabresina, Triest, Görz, Cormons, Klagenfurt, Villach, Kufstein, Innsbruck, Bozen-Gries, Trient, Ala;	
K. k. pr. Eisenbahn Wien-Aspang	Wien, Aspang;	
K. k. pr. Salzkammergut-Localbahn	Salzburg, Ischl;	

Wien, am 28. April 1893. Z. 8400.

*) Das diesbezügliche Verzeichniss von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ist bereits in Nr. 150 ex 1892 des Verordnungs-Blattes, Seite 2356, veröffentlicht worden.

Eisenbahnverkehr im Monate März 1893

und Vergleich der Einnahmen im I. Quartale 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892.

Im Monate März 1893 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate März 1893 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 9,545.996 Personen und 8,647.548 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 25,950.953 fl. erzielt, das ist per Kilometer 927 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 8,953.739 Personen und 7,752.018 t Güter, 23,799.221 fl., oder per Kilometer 858 fl., daher resultirt für den Monat März 1893 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 8 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im ersten Quartale 1893 erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 69,295.621 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 66,278.343 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die dreimonatliche Betriebsperiode des laufenden Jahres 28.002 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27.729 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1893 auf 2475 fl., gegen 2390 fl. im Vorjahre, das ist um 85 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1893 auf 9900 fl., gegen 9560 fl. im Vorjahre, das ist um 340 fl., mithin um 3·6 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten drei Monate 1893 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1893 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	83.140
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	51.840
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	30.288
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	27.872
5.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	20.096
6.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	19.892
7.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	19.808
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	17.696
9.	Böhmische Westbahn	17.376
10.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	17.300
11.	Localbahn Swolenowes-Smečna	17.004
12.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	16.348
13.	Leoben-Vordernberger Bahn	15.884
14.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	14.864
15.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	13.900
17.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	13.480
16.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	12.964
18.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.716
19.	Böhmische Nordbahn	11.128
20.	Stauding-Stramberger Localbahn	10.360
21.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10.344
22.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.164
23.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9.136
24.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	8.944
25.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	8.928
26.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	8.884
27.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	8.816
28.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8.208
29.	Kuttenberger Localbahn	7.864
30.	Bozen-Meraner Bahn	7.340
31.	Neutitscheiner Localbahn	6.912
32.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	6.736
33.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	6.704
34.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.448
35.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.420
36.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.184
37.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.016
38.	Eisenbahn Wien-Aspang	5.864
39.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	5.708
40.	Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	5.476
41.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	5.460
42.	Gölnitzthalbahn	5.248
43.	Mohács-Fünfkirchner Bahn	5.020
44.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	4.920
45.	Localbahn Dolina-Wygoda	4.096
46.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.068
47.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. u. S. N. D. V. B.)	3.840
48.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	3.808
49.	Budapester Localbahnen	3.540
50.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.476
51.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.388
52.	Localbahn Cilli-Wöllan	3.212
53.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.212
54.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.200
55.	Poprádthalbahn	3.156
56.	Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway)	3.080
57.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.076
58.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3.032
59.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.008
60.	Kolomeaer Localbahnen	2.980
61.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.852
62.	Kremsthalbahn	2.812
63.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb.	2.780
64.	Localbahn Petroszény Lupény	2.644
65.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2.508
66.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	2.500
67.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	2.444
68.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	2.368
69.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.312
70.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	2.292
71.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.252
72.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	2.236
73.	Böhmische Commercialbahnen	2.228
74.	Mühlkreisbahn	2.212
75.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	2.184
76.	Számosthalbahn	2.180
77.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.128
78.	Localbahn Laibach-Stein	2.116
79.	Localbahn Ruma-Vrdnik	2.112
80.	Localbahn Wels (Haiding)-Aschach a/D.	2.080
81.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	2.004
82.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.964

83.	Zagorianer Bahn	1.932
84.	Terret-Kowácznaer Localbahn	1.880
85.	Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	1.872
86.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	1.860
87.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.772
88.	Steyrthalbahn	1.756
89.	Localbahn Asch-Rossbach	1.752
90.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	1.732
91.	Háromszéker Localbahnen	1.716
92.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	1.716
93.	Torontaler Localbahnen	1.704
94.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.648
95.	Mährische Westbahn	1.624
96.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1.612
97.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.612
98.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	1.596
99.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1.576
100.	Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	1.564
101.	Biharer Vicinalbahnen	1.560
102.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.492
103.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.456
104.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.392
105.	Felek-Fogaroser Localbahn	1.384
106.	Localbahn Kaschau-Torna	1.268
107.	Löcsethalbahn	1.268
108.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.232
109.	Székler Eisenbahn	1.212
110.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.200
111.	Szilágysager Eisenbahn	1.128
112.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.076
113.	Localbahn Debreczin—Füzes - Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.072
114.	Matraer Vicinalbahnen	1.064
115.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.052
116.	Békéser Comitatsbahnen	1.020
117.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	980
118.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	964
119.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	928
120.	Steiermärkische Landesbahnen	924
121.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	792
122.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	776
123.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	648
124.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	524
125.	Localbahn Warasdin-Golubovec	412
126.	Taraczthalbahn	312

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Quartale 1893 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Localbahn Warasdin-Golubovec	53·7
Kolomeaer Localbahnen	51·7
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	43·1
Localbahn Gran—Almás-Füzitö	42·8
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	36·2
Localbahn Ruma-Vrdnik	36·1
Gölnitzthalbahn	35·1
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	29·9
Mühlkreisbahn	28·6
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	28·5
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	28·2
Holicz-Gödinger Localbahn	27·6
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	25·3
Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. Donau	24·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	23·8
Böhmische Commercialbahnen	23·0
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	22·3
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	22·1
Biharer Vicinalbahnen	21·1
Székler Eisenbahn	20·2
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	19·5
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	18·0
Budapester Localbahnen	17·2
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	16·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	13·5
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	13·1
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	12·8
Matraer Vicinalbahnen	12·7
Bozen-Meraner Bahn	12·4
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	12·0
Localbahn Swolenowes-Smečna	11·8
Haromszéker Localbahnen	11·7
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	11·6
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	11·6
Böhmische Westbahn	11·2
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	10·7
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	10·6
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	10·5
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	10·2
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	9·8
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	9·7
Mährisch-schlesische Centralbahn	9·5
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	9·4
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	9·0
Poprádthalbahn	8·8
Számosthalbahn	8·6
Szilágysager Eisenbahn	8·5
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	8·4
Zagorianer Bahn	8·3
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	8·0
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	7·9
Localbahn Dolina-Wygoda	7·8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	7·7
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	7·6
Wiener Verbindungsbahn	7·5
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	7·0
Stauding-Stramberger Localbahn	6·8
Eisenbahn Wien-Aspang	6·5
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	6·0
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	5·9
Localbahn Budapest-Lajosmizse	5·9
Torontáler Localbahnen	5·2
Mährische Westbahn	4·9
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	4·7
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	4·6
Kremsthalbahn	4·6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	4·1
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	3·7
Localbahn Kaschau-Torna	3·3
Kuttenberger Localbahn	3·1
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	3·1
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	2·9
Böhmische Nordbahn	2·4
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	2·3
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	0·9

Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	0·7
Fünfkirchen-Barcser Bahn	0·6
Localbahn Potscherad-Wurzmes	0·5
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	0·5
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·3
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	0·1

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses im ersten Quartale 1893 ergibt sich gegenüber der gleichen Periode 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	0·2
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	0·2
Localbahn Reichenberg-Gablonz	0·3
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	0·4
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	0·5
Belišće-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	1·0
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	1·7
Neutitscheiner Localbahn	2·0
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	2·0
Localbahn Asch-Rossbach	2·7
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	2·8
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	3·5
Brünner Localbahn (Dampftramway)	3·5
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	3·7
Localbahn Laibach-Stein	3·8
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	3·8
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	3·8
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	4·1
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	7·2
Mezötur-Turkever Eisenbahn	7·3
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	7·6
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	8·8
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	10·2
Localbahn Mösel-Hüttenberg	11·7
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	14·1
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	14·2
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	15·6
Localbahn Gleisdorf-Weiz	16·2
Steyrthalbahn	16·7
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	19·1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	21·1
Békéser Comitatsbahnen	21·3
Localbahn Cilli-Wöllan	21·8
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	23·3
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	23·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	56·3
Taraczthalbahn	68·5

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die im Monate März 1893 erzielte Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres resultirt aus dem bedeutend stärkeren Kohlenverkehre zur Elbe.

Die ausgewiesenen Einnahmen pro 1892 sind definitiv, jene pro 1893 provisorisch ermittelt.

Böhmische Commercialbahnen. Im Monate März 1893 wurden 1667 Personen und 2103 t Güter mehr befördert als im gleichen Monate des Vorjahres.

Die Steigerung im Personen- wie im Güterverkehre ist durch die lebhaftere Verkehrsgestaltung im Allgemeinen begründet.

Die Ziffern des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch ermittelt.

Böhmische Nordbahn. Die ausgewiesene Mehreinnahme pro März 1893 gründet sich auf der Steigerung der Frequenz in allen Verkehrszweigen.

Böhmische Westbahn. Die für den Monat März 1893 resultirende Mehreinnahme per fl. 36.469 ist der Steigerung des Personenverkehres um 1448 Personen und des Frachtenverkehres um 33.206 t (darunter 8155 t Kohle) zuzuschreiben.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des laufenden Jahres provisorisch ermittelt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate März 1893 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2670, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 23.630, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 26.300; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 2622, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 29.278, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 31.900 ergeben.

Die Mehreinnahmen aus dem Güterverkehre bei beiden Unternehmen resultiren aus dem stärkeren Kohlen- und dem stärkeren Verkehre in diversen Gütern.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Bei den k. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen ergibt sich pro März 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Minderfrequenz von 93.195 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 108.995 und im Güterverkehre eine Minderfrequenz von 36.045 t mit einer Mehreinnahme von fl. 390.830.

Der Ausfall in den Frequenzziffern, und zwar sowohl im Personen-, als auch im Güterverkehre ist nur ein rechnerischer, da der Verkehr der ehemaligen Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn untereinander, sowie jener der vorbenannten Bahnstrecken mit den westlichen Linien der k. k. Staatsbahnen, dann der Verkehr der Galizischen Carl Ludwig-Bahn und Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn (österr. Linien) untereinander, ferner mit den östlichen Linien der k. k. Staatsbahnen im Jahre 1892 je für sich in Rechnung gezogen wurde, während im laufenden Jahre in Folge Zusammenlegung aller dieser Linien mit den k. k. Staatsbahnen die Frequenznachweisung nur einmal erfolgte.

Von dem vorstehend ausgewiesenen Einnahmenplus per fl. 499.825 entfallen hinsichtlich des Personenverkehrs fl. 59.008 auf die westlichen Staatsbahnen und fl. 49.987 auf die östlichen Staatsbahnen.

Die Mehreinnahme findet ihre Begründung einestheils in der Benützung längerer Wegstrecken durch die Reisenden, besonders im Localverkehre in Folge der günstigen Witterungsverhältnisse, anderntheils in der Einhebung der Fahrkartenstempelgebühren.

Im Güterverkehre wurde auf den westlichen Staatsbahnen eine Mehreinnahme von fl. 472.768 erzielt, welche ausser dem vortheilhaften Einflusse der mit 15. Juli

1892 eingetretenen partiellen Tariferhöhung auf die Einnahmen, auf den lebhafteren Verkehr im Allgemeinen und speciell auf den Exportverkehr mit dem Auslande zurückzuführen ist.

Hervorzuheben ist der Getreideexportverkehr mit dem westlichen Auslande, bei welchem in den letzten 8 Wochen eine anhaltende Steigerung zu constatiren ist. Während im Februar 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Getreideexportverkehre eine Mehrbeförderung von 791 Wagen zu verzeichnen war, resultirte im März 1893 gegenüber dem Vergleichsmonate des Vorjahres eine solche von 1332 Wagen.

Dagegen weist der Güterverkehr auf den östlichen Staatsbahnen einen Ausfall von fl. 81.938 aus, welcher einerseits in der Verbilligung der Tarife auf der Galizischen Carl Ludwig-Bahn durch die Einführung des Staatsbahnbarêmes, andererseits durch den Ausfall an Cerealientransporten aus Rumänien hervorgerufen wurde.

Auf sämmtlichen k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen resultirt pro März 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 112.609 mit einer Minderfrequenz von 87.977 Personen und im Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 394.661 mit einer Mehrfrequenz von 777 t.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt ergibt sich pro März 1893 eine Frequenz von 5112 Personen und eine Beförderung von 8722 t mit einer Einnahme von fl. 11.073 gegenüber einer Einnahme von fl. 7527 im Vergleichmonate des Jahres 1892.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate März 1893 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Steigerung der Frequenz um 67.812 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 44.390 gegenübersteht.

Auch der Güterverkehr ergab im Berichtsmonate im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres ein günstiges Resultat, indem die Transporte um 91.546 t und die bezüglichen Einnahmen um fl. 131.955 zunahmen.

Transportzunahmen ergaben sich bei nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Kohlen	um	57.814·8 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	408·4 „
„ Zucker, raffinirt	„	1.944·6 „
„ Holz aller Art	„	279·6 „
„ Steinen aller Art . . .	„	3.538·1 „
„ Ziegeln	„	4.510·2 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen:

bei Getreide aller Art . . . um 47.255·9 t.

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 10.658 Personen zu; die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 4298.

Der Güterverkehr zeigt eine Zunahme um 1287 t, woran hauptsächlich die Artikel, als: Getreide aller Art mit 367·8 t, Holz aller Art mit 335·7 t, Steine aller Art mit 508·9 t und Ziegel mit 202·6 t participiren. Das bezüglich Erträgniss steigerte sich um fl. 2238.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn hob sich die Personenfrequenz um 2492 Personen, die correspondirenden Einnahmen um fl. 819; desgleichen ist im Frachtenverkehre eine Zunahme um 964 t und des Erträgnisses um fl. 1839 zu constatiren.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Im Monate März 1893 haben die Einnahmen aus dem Personenverkehre in Folge der lebhafteren Frequenz eine Steigerung um 1179 fl. erfahren, dagegen zeigt sich beim Güterverkehre ein Minus von fl. 10.533, welches hauptsächlich der Abnahme von Kohlen- und Erztransporten zugeschrieben werden muss.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat März 1893 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen die definitive Ziffer im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 1809 = 2·4 pCt. höher. An dieser Mehreinnahme participirt der Personenverkehr mit fl. 1422 = 9 pCt., Mehrfrequenz von 5273 Reisenden = 13·9 pCt. und der Güterverkehr mit fl. 387 = 0·65 pCt., Mehrverfrachtung von 1497 t = 4·3 pCt., Getreide, Kalk, Malz, Zucker und Schiefer.

Die für das I. Quartal 1892 ausgewiesenen Einnahmen sind definitiv, jene der gleichen Periode 1893 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung des Monates Jänner 1893 richtiggestellt.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat März 1893 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Frequenzzunahme um 377 Reisende und der bezüglichen Einnahmen um fl. 43.—. Der Güterverkehr weist eine Zunahme um 29 t und eine Abnahme der bezüglichen Einnahmen um fl. 235, in Folge geringerer Transporte von höher tarifirenden Artikeln, auf.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate März 1893 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Jahres 1892 ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen im März 1893 mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1892 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:			
Garantirtes Netz . .	+ 26.261	Personen und	+ 10.621·— fl.
Ergänzungsnetz . . .	+ 8.686	„ „	+ 3.569·— „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 16.210	„ „	+ 2.088·— „

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen im März 1893 mit den definitiven Einnahmen des Jahres 1892 verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 32.347 t	+ 25.044·— fl
„ „ Ergänzungsnetz	+ 1.308 t	+ 35.830·— „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	+ 17.338 t	+ 10.860·— „

Die Einnahmen sind dem gesteigerten Verkehre proportional und vornehmlich auf die durch eine erhöhte Bauthätigkeit hervorgerufenen grösseren Transporte von Baumaterialien zurückzuführen.

Bezüglich des Ergänzungsnetzes ist die gesteigerte Frachten- und Einnahmenbewegung auf den vermehrten Import im Elbe-Umschlagsverkehre und auch auf den vermehrten Zuckerexport zurückzuführen.

Südbahn-Gesellschaft. Der Monat März 1893 weist im Vergleiche zu demselben Monate des Vorjahres auf den gesammten Linien der Südbahn eine Mehreinnahme von fl. 650.552 aus; davon entfällt auf den Personenverkehr ein Plus von fl. 105.453 und auf den Frachtenverkehr ein solches von fl. 545.099, welch letzteres insbesondere der andauernd lebhaften Transportbewegung in den Artikeln Mehl, Fassdauben, Südfrüchte, Wein und Zucker via Triest und Fiume zu verdanken ist.

Von den Local- und Pachtbahnen erzielten die

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1893	1892	Im Monate März 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1892: Im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. März 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.583	6.583	2,121.020	1,509.198	1,196.369	4,412.462	5,608.831	852	5,109.006	766	+ 9·8	6.583	6.583
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	65.840	41.931	58.353	162.542	220.895	830	239.585	901	— 7·9	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	21.807	28.334	14.105	41.133	55.238	614	57.803	642	— 4·4	90	90
Mährische Grenzbahn: Sternberg-Grulich	95	95	39.180	21.514	8.450	29.150	37.600	396	32.714	344	+ 15·1	95	95
Mährische Grenzbahn: Hohenstadt-Zöptau	17	17	15.091	9.035	1.811	7.400	9.211	542	9.829	578	— 6·2	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	5.062	5.152	617	1.744	2.361	157	2.419	161	— 2·5	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	33	33	1.389	1.657	770	4.099	4.869	148	4.785	145	+ 2·1	33	33
Vereinigte Linien	176	176	12.391	22.376	5.289	34.605	39.894	227	47.699	271	— 16·2	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . .	5.440	. . . .	3.937	3.937	492	4.423	553	— 11·0	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.795	2.223	1.851	4.979	6.830	342	5.415	271	+ 26·2	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	10.161	1.589	2.312	2.522	4.834	124	4.548	117	+ 6·0	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	4.547	1.857	1.303	1.930	3.233	216	3.862	257	— 16 0	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	5.612	8.632	892	8.907	9.799	297	4.892	148	+ 100·7	33	33
Laibach-Stein	24	24	7.514	1.902	2.386	2.209	4.595	191	5.154	215	— 11·2	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	12.478	7.346	7.737	11.263	19.000	213	19.782	222	— 4·0	89	89
Mährische Westbahn	90	90	9.093	8.203	2.845	10.716	13.561	151	13.767	153	— 1·3	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.158	5.273	194	1.318	1.512	302	1.404	281	+ 7·5	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	343	303	114 728	120.174	22.387	143.202	165.589	483	142.761	471	+ 2·5	343	303
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.591	2.393	200	1.412	1.612	95	602	35	+ 171·3	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.689	813	694	762	1.456	146	1.309	131	+ 11·5	10	10
Vöcklabruck-Kammer	11	11	2.476	1.037	602	1.201	1.803	164	1.779	162	+ 1·2	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	9.730	5.706	2.322	3.967	6.289	225	4.287	153	+ 47·1	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	6.464	23.761	1.316	6.986	8.302	488	7.319	431	+ 13·2	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	. . . .	20.826	. . . .	8.703	8.703	1.088	7.540	943	+ 15·2	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	135.848	774.633	26.328	531.659	557.987	5.525	508.457	5.034	+ 9·8	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	166.090	156.495	62.677	256.106	318.783	996	308.495	964	+ 3·3	320	320
Böhmische Westbahn	200	200	52.700	167.459	48.546	256.716	305.262	1.526	268.793	1.344	+ 13·5	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	48.371	197.747	28.896	230.444	259.340	1 394	233.040	1.253	+ 11·3	186	186
Linie Lit. B	236	236	86.669	280.211	36.013	377.242	413.255	1.751	381.355	1.616	+ 8·3	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	32.021	60.247	13.422	112.389	125.811	1.383	126.068	1.385	— 0.1	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	607.254	814.091	388.027	2,103.652	2,491.679	2.405	2,315.334	2.235	+ 7·6	1.036	1.036
Localbahnen	259	216	57.165	29.060	15.091	28.235	43.326	167	36.790	170	— 1·8	259	216
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	39.200	78.031	17.234	164.519	181.753	2.840	186.357	2.912	— 2·5	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	6.873	39.675	1.682	19.898	21.580	1.439	26.669	1.778	— 19·1	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	43.188	36.085	17.073	59.881	76.954	500	75.145	488	+ 2·5	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	230.834	252.660	151.159	639.438	790.597	1.259	754.931	1.202	+ 4·7	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	106.648	277.989	60.107	455.287	515.394	1.673	475.996	1.545	+ 8·3	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	363.519	650.933	312.627	1,581.772	1,894.399	1.387	1,714.267	1.255	+ 10·5	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	22.989	19.938	6.338	18.034	24.372	739	21.714	658	+ 12·3	33	33
Südbahn-Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1.513	1.513	773.730	433.763	679.301	2,357.421	3,036.722	2.007	2,482.635	1.641	+ 22·4	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	7.008	. . . .	1.077	. . . .	1.077	269	994	249	+ 8·0	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	122.492	129.453	42.336	221.485	263.821	926	250.874	880	+ 5·2	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	73.387	27.698	22.176	30.391	52.567	591	44.553	501	+ 18·0	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	17.259	61.481	6.490	78.078	84.568	1.301	62.949	968	+ 34·4	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	46.506	100.556	4.952	46.838	51.790	6.474	48.676	6.085	+ 6·4	8	8

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 31. März 1893: für Personen und Gepäck	1893: für Güter	1893: im Ganzen	1893: per Kilom.	1892: für Personen und Gepäck	1892: für Güter	1892: im Ganzen	1892: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 3 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
3,166.591	11.871.448	15.038.039	2.284	3,176.301	11,193.274	14,369.575	2.183	+ 4·6	9.136	8.732	a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen
											b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:
											Lemb.-Czern. Jassy E. (öst. L.)
160.400	433.392	593.792	2.232	158.826	480.947	639.773	2.405	— 7·2	8.928	9.620	Lemberg-Czernowitz
39.881	110.982	150.863	1.676	44.650	120.669	165.319	1.837	— 8·8	6.704	7.348	Czernowitz-Suczawa
22.093	74.539	96.632	1.017	22.691	66.597	89.088	938	+ 8·4	4.068	3.752	Sternberg-Grulich Mährische Grenzbahn
4.661	21.625	26.286	1.546	4.918	22.311	27.229	1.602	— 3·5	6.184	6.408	Hohenstadt-Zöptau Mährische Grenzbahn
											Localbahnen:
1.514	5.061	6.575	438	1.904	4.842	6.746	450	— 2·7	1.752	1.800	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen:
2.148	16.762	18.910	573	3.003	13.759	16.762	508	+ 12·8	2.292	2.032	Czernowitz-Nowosielitza
13.245	85.087	98.332	559	16.196	100.288	116.484	662	— 15·6	2.236	2.648	Vereinigte Linien
. . . .	8.190	8.190	1.024	. . . .	7.602	7.602	950	+ 7·8	4.096	3.800	Dolina-Wygoda
4.470	11.524	15.994	800	3.878	12.202	16.080	804	— 0·5	3.200	3.216	Fehring-Fürstenfeld
5.436	6.249	11.685	300	4.998	6.659	11.657	299	+ 0·3	1.200	1.196	Fürstenfeld-Hartberg
3.314	5.132	8.446	563	3.636	6.440	10.076	672	— 16·2	2.252	2.688	Gleisdorf-Weiz
2.261	22.321	24.582	745	2.297	13.912	16.209	491	+ 51·7	2.980	1.964	Kolomeaer Localbahnen
6.057	6.644	12.701	529	5.874	7.323	13.197	550	— 3·8	2.116	2.200	Laibach-Stein
22.629	33.149	55.778	627	22.830	30.446	53.276	599	+ 4·7	2.508	2.396	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
7.415	29.122	36.537	406	7.395	27.423	34.818	387	+ 4·9	1.624	1.548	Mährische Westbahn
532	3.815	4.347	869	594	4.325	4.919	984	— 11·7	3.476	3.936	Mösel-Hüttenberg
56.362	411.947	468.309	1.365	49.682	363.636	413.318	1.364	+ 0·1	5.460	5.456	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
561	2.735	3.296	194	553	2.729	3.282	193	+ 0·5	776	772	Potscherad-Wurzmes
1.782	2.203	3.985	399	1.663	2.501	4.164	416	— 4·1	1.596	1.664	Schwarzenau-Waidhofen a/Th.
1.590	2.516	4.106	373	1.644	3.728	5.372	488	— 23·6	1.492	1.952	Vöcklabruck-Kammer
6.613	7.944	14.557	520	6.764	4.932	11.696	418	+ 24·4	2.080	1.672	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
2.796	20.473	23.269	1.369	5.134	15.362	20.496	1.206	+ 13·5	5.476	4.824	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
. . . .	25.433	25.433	3.179	. . . .	23.987	23.987	2.998	+ 6·0	12.716	11.992	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten
74.680	1,234.244	1,308.924	12.960	75.318	1,117.709	1,193.027	11.812	+ 9·7	51.840	47.248	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
162.006	728.386	890.392	2.782	157.607	712.291	869.898	2.718	+ 2·4	11.128	10.872	Böhmische Nordbahn
133.074	735.783	868.857	4.344	131.480	649.708	781.188	3.906	+ 11·2	17.376	15.624	Böhmische Westbahn
											Buschtěhrader Eisenbahn
76.878	683.363	760.241	4.087	72.472	624.669	697.141	3.748	+ 9·0	16.348	14.992	Linie Lit. A
90.166	1,095.438	1,185.604	5.024	87.358	1,020.846	1,108.204	4.696	+ 7·0	20.096	18.784	Linie Lit. B
32.279	361.289	393.568	4.325	29.475	327.579	357.054	3.924	+ 10·2	17.300	15.696	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
											Kaiser Ferdinands-Nordbahn
1,036.177	6,182.172	7,218.349	6.968	999.091	5,685.033	6,684.124	6.452	+ 8·0	27.872	25.808	Hauptbahnnetz
35.775	68.685	104.460	403	30.694	66.197	96.891	449	— 10·2	1.612	1.796	Localbahnen
											Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
41.637	442.948	484.585	7.572	47.055	517.171	564.226	8.816	— 14·1	30.288	35.264	Oesterreichische Strecke
4.385	55.175	59.560	3.971	4.277	71.270	75.547	5.036	— 21·1	15.884	20.144	Leoben-Vordernberger Bahn
46.294	185.394	231.688	1.504	45.675	165.842	211.517	1.373	+ 9·5	6.016	5.492	Mährisch-schlesische Centralbahn
											Oesterr. Nordwestbahn
401.303	1,634.104	2,035.407	3.241	396.699	1,673.962	2,070.661	3.297	— 1·7	12.964	13.188	Garantirte Strecken
158.851	1,203.633	1,362.484	4.424	156.299	1,130.980	1,287.279	4.179	+ 5·9	17.696	16.716	Ergänzungsnetz
											Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
889.116	4,187.554	5,076.670	3.716	932.815	4,027.804	4,960.619	3.631	+ 2·3	14.864	14.524	Oesterreichische Linien
17.849	49.874	67.723	2.052	16.002	46.868	62.870	1.905	+ 7·7	8.208	7.620	Ostrau-Friedlander Eisenbahn
											Südbahn-Gesellschaft:
1,622.996	5,901.772	7.524.768	4.973	1,547.546	5,192.150	6,739.696	4.455	+ 11·6	19.892	17.820	Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
2.004	. . .	2.004	501	2.084	. . . .	2.084	521	— 3·8	2.004	2.084	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
115.959	621.132	737.091	2.586	116.066	591.465	707.531	2.483	+ 4·1	10.344	9.932	Südnorddeutsche Verbindungsb.
47.894	82.614	130.508	1.466	45.499	76.927	122.426	1.376	+ 6·5	5.864	5.504	Wien-Aspang Bahn
17.324	201.746	219.070	3.370	18.186	167.522	185.708	2.857	+ 18·0	13.480	11.428	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
11.935	154.347	166.282	20.785	9.868	144.804	154.672	19.334	+ 7·5	83.140	77.336	Wiener Verbindungsbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1893	1892	Im Monate März 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	Im Ganzen	pro Kilom.	1892: Im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis Ende März 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	19.505	30.717	5.378	32.811	38.189	200	31.619	166	+ 20·5	191	19[illegible]
Bozen-Meraner Bahn	31	31	19.791	4.753	14.697	10.148	24.845	801	21.039	679	+ 18.0	31	3[illegible]
Cilli-Wöllan	39	39	5.632	3.320	1.970	4.304	6.274	161	9.713	249	— 35·3	39	3[illegible]
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	2.429	1.313	812	2.446	3.258	130	3.826	153	— 15·0	25	2[illegible]
Kremsthalbahn	70	70	12.885	7.211	6.242	11.166	17.408	249	16.633	238	+ 4·6	70	7[illegible]
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.047	2.310	921	963	1.884	628	2.072	691	— 9·1	3	[illegible]
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	9.972	735	5.156	2.207	7.363	307	6.299	262	+ 17·2	24	2[illegible]
Mühlkreisbahn	58	58	6.858	1.149	5.270	5.157	10.427	180	8.982	155	+ 16·1	58	5[illegible]
Neutitscheiner Localbahn	8	8	7.625	3.960	1.474	3.339	4.813	602	5.005	626	— 3·8	8	[illegible]
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe. N. W. B. und der S. N. D. V. B.	30	30	2.476	12.333	534	7.894	8.428	281	8.582	286	— 1·7	30	3[illegible]
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	2.360	1.217	725	1.368	2.093	84	1.937	77	+ 9·1	25	2[illegible]
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	18.313	8.290	6.381	8.458	14.839	1.237	14.170	1.181	+ 4·7	12	1[illegible]
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	41	41	7.687	1.182	2.447	1.640	4.087	100	3.403	83	+ 20·5	41	41
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	4.782	23.189	937	16.804	17.741	986	16.605	923	+ 6·8	18	1[illegible]
Steyrthalbahn	48	48	12.000	4.185	3.440	4.740	8.180	170	9.814	204	— 16·7	48	4[illegible]
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	841	22.621	136	16.663	16.799	1.680	13.384	1.338	+ 25·6	10	1[illegible]
Steiermärkische Landesbahnen	26	. . .	3.647	2.469	837	1.486	2.323	89	. . .	. . .	. . .	26	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	55.647	3.418	4.976	1.520	6.496	650	6.022	602	+ 8·0	10	1[illegible]
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	145.573	493	21.343	660	22.003	489	21.259	472	+ 3·6	45	45
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	35.306	. . . .	4.075	. . . .	4.075	340	4.321	560	— 5·6	12	12
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	107.307	. . . .	8.365	. . . .	8.365	1.394	8.369	1.395	— 0·07	6	6
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)	6	5	66.115	. . . .	5.104	. . . .	5.104	851	4.624	925	— 8·0	6	5
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	12	13	3.600	2.842	1.044	2.597	3.641	303	2.849	219	+ 38·4	12	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	11	13	22.828	7.423	2.886	3.022	5.908	537	3.358	258	+ 108·1	11	13
Summe	15.754	15.647	6,098.793	6,599.707	3,379.507	14,616.027	17,995.534	1.142	16,280.661	1.040	+ 9·8	15.754	15.647
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen*)	7.486	7.479	2,550.000	1,361.000	1,480.200	4,763.200	6,243.400	834	5,980.957	780	+ 6·9	7.486	7.486
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68·1	68·1	20.190	14.720	5.678	34.861	40.539	595	43.009	631	— 5·7	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	16.800	4.450	10.100	8.900	19.000	171	15.149	137	+ 24·8	111	111
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.600	2.000	2.200	3.000	5.200	106	4.343	89	— 19·1	49	49
Biharer Vicinalbahnen	132	132	26.000	4.750	10.500	9.500	20.000	152	16.560	126	+ 20·6	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	6.800	2.050	3.200	4.100	7.300	114	6.356	100	+ 14·0	64	64
Debreczin-Füzesabony-Obát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	10.800	3.250	6.500	6.500	13.000	98	11.402	86	+ 14·0	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	9.600	4.000	4.800	5.200	10.000	175	8.077	142	+ 23·2	57	57
Felek-Fogaraser Bahn	52	. . .	6.400	1.900	3.200	3.800	7.000	134	. . . .	. . .	. . .	52	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	6.000	4.100	2.700	8.200	10.900	218	6.041	120	+ 81·7	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	12.800	11.250	10.300	10.700	21.000	300	19.742	282	+ 6·4	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	11.300	5.150	5.100	10.300	15.400	130	12.525	106	+ 22·6	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	24.200	4.950	12.100	9.900	22.000	180	17.390	143	+ 25·9	122	122
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	. . .	4.200	650	2.100	1.300	3.400	106	. . . .	. . .	. . .	32	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	5.600	1.750	2.800	2.400	5.200	130	4.856	122	+ 6·6	40	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.000	2.400	2.000	3.600	5.600	124	4.533	101	+ 22 8	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.200	1.850	1.600	2.400	4.000	174	2.784	121	+ 43·8	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	2.600	2.650	1.550	3.950	5.500	62	4.272	48	+ 29·2	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	3.300	2.750	2.000	3.300	5.300	166	4.811	146	— 13·7	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	8.000	4.150	4.000	8.300	12.300	97	9.972	78	+ 24·4	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	1.050	550	650	750	1.400	87	1.250	78	+ 11·5	16	16
Nyiregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	8.000	3.250	4.000	6.500	10.500	184	8.512	150	+ 22·7	57	57

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März: 1893 für Personen und Gepäck	1893 für Güter	1893 im Ganzen	1893 per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	1892 für Güter	1892 im Ganzen	1892 per Kilom.	Differz. per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach nebigen Ergebnissen d. abgelaufenen 3 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Selbständige Localbahnen.
15.302	91.075	106.377	557	14.378	72.211	86.589	453	+ 23·0	2.228	1.812	Böhmische Commercialbahnen
31.043	25.833	56.876	1.835	27.631	22.991	50.622	1.633	+ 12·4	7.340	6.532	Bozen-Meraner Bahn
5.227	26.099	31.326	803	5.656	34.394	40.050	1.027	— 21·8	3.212	4.108	Cilli-Wöllan
2.153	8.923	11.076	443	2.276	9.218	11.494	460	— 3·7	1.772	1.840	Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha
16.837	32.365	49.202	703	16.138	30.986	47.124	673	+ 4·6	2.812	2.692	Kremsthalbahn
2.622	3.275	5.897	1.966	1.990	3.729	5.719	1.906	+ 3·1	7.864	7.624	Kuttenberger Localbahn
11.921	6.130	18 051	752	10.971	3.079	14.050	585	+ 28·5	3.008	2.340	Mori-Arco-Riva a./G.
13.416	18.651	32.067	553	13.962	11.006	24.968	430	+ 28·6	2.212	1.720	Mühlkreisbahn
4.068	9.756	13.824	1.728	4.177	9.934	14.111	1.764	— 2·0	6.912	7.056	Neutitscheiner Localbahn
1.680	27.113	28.793	960	1.570	24.448	26.018	867	+ 10·7	3.840	3.468	Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
2.078	2.866	4.944	198	2.484	2.122	4.606	184	+ 7·6	792	736	Radkersburg-Luttenberg L.-B.
16.629	25.071	41.700	3.475	17.695	24.147	41.842	3.487	— 0·3	13.900	13.948	Reichenberg-Gablonz Localbahn
5.920	4.846	10.766	263	5.830	3.002	8.832	215	+ 22·3	1.052	860	Salzkammergut-Localbahn-Ges.
2.808	43.808	46.616	2.590	2.609	41.017	43.626	2.424	+ 6·8	10.360	9.696	Stauding-Stramberger Localbahn
9.290	11.780	21.070	439	11.053	14.258	25.311	527	— 16·7	1.756	2.108	Steyrthalbahn
372	42.141	42.513	4.251	255	37.777	38.032	3.803	+ 11·8	17.004	15.212	Swolenowes-Smečna
2.254	3.764	6.018	231	. . . .	. . . . .	. . . . . .	. . . .	. . .	924	. . .	Steiermärkische Landesbahnen
											Dampftramways.
12.639	4.196	16 835	1.684	13.712	3.738	17.450	1.745	— 3·5	6.736	6.980	Brünner Localeisenbahn-Ges.
53.897	1.474	55.371	1.230	55.020	1.457	56.477	1.255	— 2·0	4.920	5.020	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Comp.
9.238	. . . .	9.238	770	11.423	. . . .	11.423	952	— 19·1	3.080	3.808	Innsbruck-Hall i. T., Localbahn
29.712	. . . .	29.712	4.952	23.173	. . . .	23.173	3.862	+ 28·2	19.808	15.448	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
13.413	. . . .	13.413	2.236	12.107	. . . .	12.107	2.421	— 7·6	8.944	9.684	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)
2.018	5.083	7.101	592	1.950	4.264	6.214	478	+ 23·8	2.368	1.912	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
7.390	3.086	10.476	952	8.651	436	9.087	699	+ 36·2	3.808	2.796	Wiener Localbahnen Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
8,822.860	39,425.281	48,248.141	3.063	8,731.708	36,900.705	45,632.413	2.916	+ 5·0	12.252	11.664	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
3,550.300	12,951.900	16,502.200	2.204	3,569.160	12,787.362	16,356.522	2.185	+ 0·9	8.816	8.740	a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen
											b) Privatbahnen.
17.077	92.721	109.798	1.612	16.235	92.919	109.154	1.603	+ 0·6	6.448	6.412	Fünfkirchen-Bárscer Bahn
											Localbahnen:
25.200	19.500	44.700	403	31.377	13.106	44.483	401	+ 0·5	1.612	1.604	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen
5.200	7.600	12.800	255	10.993	4.906	15.899	324	— 21·3	1.020	1.296	Békéser Comitatsbahnen
25.200	26.300	51.500	390	22.436	20.009	42.445	322	+ 21·1	1.560	1.288	Biharer Vicinalbahn
8.000	9.200	17.200	269	8.753	7.490	16.243	254	+ 5·9	1.076	1.016	Budapest-Lájosmizse Localbahn
17.100	18.500	35.600	268	18.543	14.114	32.657	245	+ 9·4	1.072	980	Debreczin — Füzesabony — Ohát-Kócs-Polgar Localbahn
11.600	15.100	26.700	468	14.422	11.501	25.923	455	+ 2·9	1.872	1.820	Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn
9.300	9.700	19.000	346	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.384	. .	Felek-Fogaraser Localbahn
6.500	22.400	28.900	573	5.907	14.285	20.192	403	+ 42·8	2.312	1.612	Gran—Almas-Füzitö Localbahn
28.900	30.400	59.300	847	29.320	30.078	59.398	849	— 0·2	3.388	3.396	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
14.800	21.600	36.400	308	13.332	19.228	32.560	276	+ 11·6	1.232	1.104	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
24.300	28.000	52.300	429	24.857	22.028	46.885	384	+ 11·7	1.716	1.536	Háromszéker Localbahnen
7.500	5.000	12.500	391	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . .	1.564	. . .	Hermannstadt-Feleker Localb.
7.200	5.500	12.700	317	7.242	5.022	12.264	307	+ 3·3	1.268	1.228	Kaschau-Torna L.-B.
5.050	11.350	16.400	364	7.660	8.234	15.894	353	+ 3·1	1.456	1.412	Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma
4.750	5.950	10.700	465	3.633	3.843	7.476	325	+ 43·1	1.860	1.300	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
3.950	10.550	14.500	162	3.629	8.752	12.381	139	+ 16·5	648	556	Máros-Ludás—Bistritz Localb.
5.750	8.550	14.300	433	4.967	9.209	14.176	430	+ 0·7	1.732	1.720	Máros-Vásárhely Szász-Regen
11.000	22.800	33.800	266	12.563	17.420	29.983	236	+ 12·7	1.064	944	Matraer Vicinalbahnen
1.850	2.000	3.850	241	2.918	1.236	4.154	260	— 7·3	964	1.040	Mezötur-Turkever Eisenbahn
8.750	19.250	28.000	491	8.372	13.158	21.530	378	+ 29·9	1.964	1.512	Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate März 1893	1892	Im Monate März 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate März 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1892: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittliche Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 31. März 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Petroszény-Lupény Localb.	18	. . .	2.000	3.200	800	4.200	5.000	278	. . . .	. . .	. . .	18	. .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	4.600	1.750	2.300	2.600	4.900	140	6.520	187	— 25·1	35	3
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	600	1.300	200	2.600	2.800	156	2.500	139	+ 12·2	18	1
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	4.400	1.050	2.200	1.600	3.800	81	3.408	73	+ 11·0	47	4
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	11.200	3.150	5.600	6.300	11.900	224	10.088	191	— 17·2	53	5
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	4.000	5.350	4.300	10.700	15.000	250	13.291	222	+ 12·6	60	6
Szekler Bahn	39	39	5.400	1.700	2.700	2.300	5.000	128	3.784	97	+ 32·0	39	3
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	4.300	3.650	4.650	7.350	12.000	112	10.436	98	+ 14·3	107	10
Taraczthal-Bahn	32	32	750	600	300	1.200	1.500	47	2.422	76	— 38·2	32	3
Torontaler Localbahnen	109	109	17.400	5.650	9.400	11.300	20.700	190	17.342	159	+ 19·5	109	10
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	3.350	2.950	2.000	3.000	5.000	156	3.771	118	+ 32·2	32	3
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.850	6.900	3.400	7.600	11.000	220	8.097	162	+ 35·4	50	5
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.200	350	1.000	500	1.500	40	872	24	+ 66·7	37	3
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	34.200	13.950	17.100	27.900	45.000	152	30.287	102	+ 49·0	297	29
Zagorianer Bahn	116	116	21.500	6.150	10.800	12.300	23.100	199	19.020	164	+ 21·3	116	11
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	384	87.252	173.681	49.557	317.616	367.173	956	371.923	969	— 1·3	384	37
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	4.469	18.236	1.915	21.723	23.638	350	76.023	1.125	— 68·9	67·6	67·
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	46.481	35.653	15.147	57.926	73.073	619	63.571	538	+ 15·3	118	11
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	216.204	196.240	123.159	448.472	571.631	813	474.285	675	+ 20·4	703	70
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	48.591	44.520	28.430	73.450	101.880	313	81.470	251	+ 24·7	325	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	948	8.438	306	8.681	8.987	234	8.875	231	+ 1·3	38·3	38·3
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	5.914	12.684	5.355	28.449	33.804	275	31.633	257	+ 7·0	123	12
Budapester Localbabnen	42·2	42·2	93.859	1.166	13.898	993	14.891	353	12.603	298	+ 18·5	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	30.305	2.502	3.224	1.302	4.526	565	3.694	461	+ 22·6	8	8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	3.411	14.169	774	16.106	16.880	512	14.118	428	+ 19·6	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	6.327	532	1.487	870	2.357	139	2.749	162	— 14·2	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	. . .	6.310	341	2.094	311	2.405	89	. . . .	. . .	. . .	27	. . .
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.569	1.150	182	869	1.051	309	687	202	+ 5·3	3·4	3·4
Kesmárk—Szepes-Béla Localb.	9	. . .	1.735	1.397	373	536	909	101	. . . .	. . .	. . .	9	. .
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	2.148	1.258	735	2.114	2.849	285	2.366	237	+ 20·3	10	10
Löcsethalbahn	13	. . .	2.416	746	809	673	1.482	114	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	58·8	6.647	14.038	1.285	16.557	17.842	294	14.580	248	+ 18·5	60·6	58·8
Poprádthalbahn	14	14	4.203	3.750	1.057	3.143	4.200	300	4.168	298	+ 0·7	14	14
Szamosthalbahn	222	222	15.163	13.152	16.089	32.702	48.791	219	41.436	187	— 17·1	222	222
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	. . .	61	2.918	11	900	911	157	. . . .	. . .	. . .	5·8	. . .
Summe	12.248	12.082	3,447.203	2,047.841	1,909.915	6,045.504	7,955.419	650	7,518.560	622	+ 4·5	12.248	12.082
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	15.754	15.647	6,098.793	6,599.707	3,379.507	14,616.027	17,995.534	1.142	16,280.661	1.040	+ 9·8	15.754	15.647
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.248	12.082	3,447.203	2,047.841	1,909.915	6,045.504	7,955.419	650	7,518.560	622	+ 4·5	12.248	12.082
Hauptsumme	28.002	27.729	9,545.996	8,647.548	5,289.422	20,661.531	25,950.953	927	23,799.221	858	+ 8·0	28.002	27.729

Oesterreichische

Benennung der Eisenbahnen	1893	1892	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1892 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1893	1892
Achenseebahn *)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg *)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	2.501	. . . .	959	. . . .	959	174	1.406	255	— 31·8	. . .	. . .

Bosnische und

Benennung der Eisenbahnen	1893	1892	Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1892 im Ganzen	pro Kilom.	Differz.	1893	1892
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	105	105	7.860	4.253	3.601	11.639	15.240	145	13.047	124	+ 17·0	105	105
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	24.540	20.948	21.403	90.373	111.776	416	72.640	270	+ 54·0	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Simin Han	67	67	6.079	8.682	2.280	9.603	11.883	177	9.695	145	+ 22·5	67	67
Metkovic-Mostar-Sarajevo	178	178	15.046	4.953	6.370	23.649	30.019	169	24.470	137	+ 23·4	178	178

*) Der Betrieb bleibt bis zum Eintritte der günstigeren Jahreszeit eingestellt.

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende März 1893 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	1892 für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach den Ergebnissen der abgelaufenen 3 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
1.850	10.050	11.900	1.661	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	2.644	. . .	Petroszény-Lupény Localbahn
5.950	9.050	15.000	429	9.193	10.372	19.565	559	— 23·3	1.716	2.236	Puszta Tenyö—Kun - Szt. Marton
475	9.025	9.500	528	351	6.647	6.998	388	+ 36·4	2.112	1.552	Ruma-Vrdnik Localbahn
5.700	5.800	11.500	245	7.966	3.833	11.799	252	— 2·8	980	1.008	Somogy-Szobb-Bárcser Bahn
13.700	14.500	28.200	532	13.851	14.419	28.270	533	— 0·2	2.128	2.132	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
12.000	30.800	42.800	713	10.141	29.494	39.635	661	+ 7·9	2.852	2.644	Száthmar-Nagybányaer Localb.
6.600	5.200	11.800	303	5.451	4 379	9.830	252	+ 20.2	1.212	1.008	Székler Bahn
13.150	17.050	30.200	282	14.049	13.724	27.773	260	+ 8·5	1.128	1.040	Szilágyságer Eisenbahn
680	1.820	2.500	78	794	7.172	7.921	248	— 68·5	312	992	Taraczthal-Bahn
22.500	23.900	46.400	426	23.602	20.579	44.181	405	+ 5·2	1.704	1.620	Torontaler Localbahnen
5.050	8.150	13.200	412	6.981	4.805	11·786	368	+ 12·0	1.648	1.472	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
7.800	19.500	27.300	546	7.449	15.397	22.846	457	+ 19·5	2.184	1.828	Vinkovce-Brcskaer Bahn
2.250	1.550	3.800	103	1.359	1.137	2.496	67	+ 53·7	412	268	Warasdin-Golubovecer Localb.
41.200	62.300	103.500	348	43.333	41.321	84.654	285	+ 22·1	1.392	1.140	Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)
26.300	29.700	56.000	483	23.289	28.449	51.738	446	+ 8·3	1.932	1.784	Zagorianer Bahn
											II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
115.749	859.993	975.742	2.541	121.068	874.153	995.221	2.640	— 3·8	10.164	10.560	Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungarische Strecken
4.675	80.184	84.859	1.255	2.772	191.609	194.381	2.875	— 56·3	5.020	11.500	Mohács-Fünfkirchner Bahn
35.796	153.681	189.477	1.605	34.494	138.094	172.588	1462	+ 9·8	6.420	5.848	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
317.909	1,243.568	1,561.477	2.221	304.915	1,107.715	1,412.630	2.009	+ 10·6	8.884	8.036	Südbahn-Gesellschaft ungarische Linien
											Selbstständige Localbahnen:
72.400	188.800	261.200	803	74.410	134.070	208.480	641	+ 25·3	3.212	2.564	Arader u. Csánader vereinigte E.
624	25.985	26.609	695	696	26.187	25.883	702	— 1·0	2.780	2.808	Belišče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn
13.124	80.101	93.225	758	14.600	75.349	89.949	731	+ 3·7	3.032	2.924	Bárcs-Pakracer Eisenbahn
34.589	2.760	37.349	885	29.329	2.548	31.877	755	+ 17·2	3.540	3.020	Budapester Localbahnen
8.250	3·172	11.422	1.427	7.226	2.870	10.096	1.262	+ 13·1	5.708	5.048	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
2.049	41.259	43.308	1.312	1.690	30.339	32.029	971	+ 35·1	5.248	3.884	Gölnitzthal-Bahn
3.944	2.748	6.692	394	4.246	3.550	7.796	459	— 14·2	1.576	1.836	Güns-Steinamanger Vicinalbahn.
2.743	799	3.542	131	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. .	524	. . .	Haraszti-Ráczkeve Localbahn
480	1.646	2.126	625	580	1.090	1.670	490	+ 27·6	2.500	1.960	Holics-Gödinger Localbahn
896	1.193	2.089	232	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	928	. . .	Késmárk—Szepes-Béla Localb.
1.900	4.215	6.115	611	2.323	3.207	5.530	553	+ 10·5	2.444	2.212	Keszthély-Balaton Szt. György Lb.
2.498	1.625	4.123	317	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.268	. . .	Löcsethalbahn
3.085	43.562	46.647	769	2.209	43.195	45.404	772	— 0·4	3.076	3.088	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
3.044	8.008	11.052	789	2.892	7.263	10.155	725	+ 8·8	3.156	2.900	Poprádthalbahn
46.141	74.809	120.950	545	47.545	63.985	111.530	502	+ 8·6	2.180	2.008	Számosthalbahn
28	2.700	2.728	470	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	1.880	. . .	Terret-Kowacsnaer Bahn
4,634.406	16,413.074	21,047.480	1.718	4,635.078	16,010.852	20,645.930	1.709	+ 0·5	6.872	6.836	**Summe**
											Recapitulation.
8,822.860	39,425.281	48,248.141	3.063	8,731.708	36,900.705	45,632.413	2.916	+ 5·0	12.252	11.664	**Summe der österr. Eisenbahnen**
4,634.406	16,413.074	21,047.480	1.718	4,635.078	16,010.852	20,645.930	1.709	+ 0·5	6.872	6.836	**Summe der ungar. Eisenbahnen**
13,457.266	55,838.355	69,295.621	2.475	13,366.786	52,911.557	66,278.343	2.390	+ 3·6	9.900	9.560	**Hauptsumme**

Zahnradbahnen.

Personen und Gepäck 1893	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Personen und Gepäck 1892	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1893	1892	Name
. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
1.331	. . . .	1.331	. . .	1.775	. . . .	1.775	. . .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

Personen und Gepäck 1893	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Personen und Gepäck 1892	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	Differz.	1893	1892	Name
10.316	30.356	40.672	387	9.005	27.532	36·537	348	+ 11·2	1.549	1.392	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
49.853	197.468	247.321	919	44.321	141.456	185.777	691	+ 33·0	3.676	2.764	K. u. k. Bosna-Bahn
5.820	26.154	31.974	477	6.361	19.900	26.261	392	+ 21·8	1.908	1.568	Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen. Doboj—Simin-Han
15.150	56.050	71.200	400	14.791	47.707	62.498	351	+ 14·0	1.600	1.404	Metković-Serajevo

Wien — Pottendorf — Wr.-Neustädter Bahn ferner die Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, sowie die Bárcs-Pakraczer Bahn schliessliche Mehreinnahmen.

Die Leoben-Vordernberger Bahn, die Vicinalbahn Güns-Steinamanger, die Graz-Köflacher Bahn und die Localbahn Cilli-Wöllan schlossen mit einem Ausfalle von fl. 5089, fl. 392, fl. 257, bezw. 3439 ab, welcher hauptsächlich aus dem Frachtenverkehre resultirt.

Die Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Mödling-Hinterbrühl weisen geringe Mehreinnahmen aus.

Stauding-Stramberger Localbahn. Die im Monate März 1893 gegenüber der gleichen Periode 1892 erzielte Mehreinnahme resultirt aus der Mehrbeförderung von 653 Personen und 3161 t Güter aller Art.

Eisenbahn Wien-Aspang. Im Monate März 1893 ergibt sich gegen den gleichen Monat 1892 eine Verkehrssteigerung um 16.680 Personen mit einer Mehreinnahme von 4219 fl. und 6454 t Güter mit einem Einnahmenplus von 3795 fl.

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. In den Einnahmen des Personenverkehres vom Jahre 1892 sind auch die Einnahmen der seit Anfang des laufenden Jahres aufgelassenen und an die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft abgetretenen 2 km langen Strecke Gaudenzdorf—Meidling-Bahnhof inbegriffen. In Folge des Wegfalles der genannten Strecke reducirt sich die Gesammtlänge auf 11 km.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Stutzgeleise zur Aufstellung von Tramwaywagen vom Ende der Strecke Residenzplatz—Kapitelplatz bis zum Angelberg'schen Remisen- und Stallgebäude: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Salzburg hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Herstellung eines Stutzgeleises zur Aufstellung von Tramwaywagen von dem Ende der Strecke Residenzplatz—Kapitelplatz bis zum Angelberg'schen Remisen- und Stallgebäude für den 3. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 8573.]

Steyrthalbahn-Gesellschaft. (Haltestelle Grünburg im km 19·8/9: Stationscommission.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die Stations-Commission hinsichtlich des Projectes der Direction der Steyrthalbahn-Gesellschaft für die Errichtung einer facultativen Haltestelle „Grünburg" im km 19·8/9 der genannten Bahn für den 4. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 8279.]

Böhmische Westbahn. (Personenhaltestelle mit der Bezeichnung Hinter-Třebáň in km 26·0/1 der Strecke Prag—Pilsen: Stationscommission.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Hořovic hat die Stationscommission in Betreff des Projectes für die Errichtung einer Personenhaltestelle mit der Bezeichnung „Hinter-Třebáň" in km 26·0/1 der Strecke Prag—Pilsen für den 4. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 8578.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Umgestaltungen in der Station Bruck a/M.) Das Project für die Verlängerung der Veranda in der Station Bruck a/M. sammt zugehöriger Entwässerungsanlage bis zur Mur, sowie für je einen Anbau an der Nordseite des Aufnahmsgebäudes und am Nebengebäude daselbst hat die definitive Genehmigung erhalten. [21. April, Z. 20.909.]

— (Linie Kufstein—Ala: Abtragung einer Drehscheibe in der Station Ala.) Die nächst dem Wechsel Nr. 15 in der Station Ala gelegene, entbehrlich gewordene Drehscheibe wird abgetragen. [15. April, Z. 13.037.]

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Haltestelle nächst der neu zu eröffnenden Endstation Matzleinsdorf-Viaduct der Localbahn Wien-Wiener-Neudorf: Localverhandlung.) Die k. k. Staathalterei in Wien hat die Localverhandlung bezüglich des Projectes für eine facultative Haltestelle nächst der neu zu eröffnenden Endstation Matzleinsdorf-Viaduct der Localbahn Wien-Wiener Neudorf, für den 4. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 8662.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Personen- und Frachtenfahrten des Seedampfers „Medea D" zwischen Galatz—Batum, Fahrplan pro Mai bis Ende August 1893.) Der Seedampfer „Medea D" fährt während der Monate Mai—August regelmässig (ohne Haftung) im Personen- und Güterdienste zwischen Galatz—Batum nach folgendem Fahrplane: Die Abfahrt ab Galatz erfolgt am 11. Mai, 31. Mai, 20. Juni, 10. Juli, 30. Juli und 19. August; die Ankunft in Batum am 14. Mai, 3. Juni, 23. Juni, 13. Juli, 2. August und 22. August; die Abfahrt ab Batum erfolgt am 19. Mai, 8. Juni, 28. Juni, 18. Juli, 7. August und 27. August; die Ankunft in Galatz am 24. Mai, 13. Juni, 3. Juli, 23. Juli, 12. August und 1. September. — Die Abfahrtstage werden möglichst eingehalten, ohne dass diesfalls eine Haftung übernommen wird.

Die Passagier-Fahrpreise (exclusive der Verköstigung) betragen:

Von Galatz nach Batum I. Platz 64 Frcs., II. Platz und Verdeck 26 Frcs.;
„ Sulina nach Batum I. Platz 58 Frcs., II. Platz und Verdeck 23 Frcs.;
„ Batum nach Sulina I. Platz 21 Rubel, II. Platz und Verdeck 9 Rubel;
„ Batum nach Galatz I. Platz 24 Rubel, II. Platz und Verdeck 10 Rubel;

Jedes Fahrbillet gibt Anspruch auf 25 kg Freigepäck; Uebergewicht 2 Rubel per 100 kg.

Die gesellschaftliche Vertretung in Batum ist: Capitän C. Stechina.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Polluce" nach Santos.) Dieser Dampfer von 1286 Tonnen Gehalt ist am 10. April mit 345 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz, von Triest nach Santos abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Pernambuco 80 Colli Stahl, 13 Colli Papier, 4 Colli Möbel; nach Maranbao: 2 Colli Möbel; nach Maccio: 12 Colli Papier; nach Bahia: 80 Colli Stahl, 1940 Colli Mehl, 20 Colli Bier; nach Rio de Janeiro 285 Colli Stahl, 26 Colli Baumwollwaaren, 70 Colli Möbel, 50 Colli Maraskin, 26 Colli Spagat, 1 Colli Tabak, 350 Colli Gemüse, 4 Colli Knöpfe; nach Santos: 60 Colli Stahl, 350 Colli Mehl, 172 Colli Möbel, 104 Colli Wein, 115 Colli Bier. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 73.510 fl. ö. W.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Salzburg wurde am 5. April bei der Firma

„Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft"

eingetragen, dass zufolge der über die bei der am 25. Februar stattgefundenen II. Generalversammlung der Gesellschaft gefassten Beschlüsse aufgenommenen notariellen Beurkundung

1. der Verwaltungsrath Dr. Anton Jäger aus dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft ausgeschieden ist;
2. die Generalversammlung beschlossen hat, dass der Verwaltungsrath nunmehr aus sechs Mitgliedern zu bestehen habe;
3. die nach Art. 14 der Gesellschaftsstatuten durch das Los zum Austritte aus dem Verwaltungsrathe bestimmten Verwaltungsräthe Wilhelm Hallama in Wien und Carl Spängler in Salzburg wieder mit einer dreijährigen Functionsdauer in den Verwaltungsrath gewählt wurden.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Aufhebung des Gebührentarifes für den directen Eilgut- und Frachtentransport zwischen den Stationen Wien-Lagerhaus und Nussdorf transit der k. k. Donau-Uferbahn, Wien K.F.N.B. und Wien Oe.N.W.B. einerseits und den Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang andererseits via Klein-Schwechat, giltig vom 20. Mai 1882.

Der in der Ueberschrift angegebene Tarif tritt mit 1. Juli 1893 ausser Giltigkeit.

Wien, am 1. Mai 1893. [416]

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang
auch Namens der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Personenverkehr zwischen Wien (Staats- und Nordbahnhof) und Carlsbad und Franzensbad via Brünn-Prag.

Preise der Fahrkarten.

Ab 1. Juni 1893 werden einfache Fahrkarten von Wien (Staats- oder Nordbahnhof) nach Carlsbad, Rückfahrkarten von Wien nach Carlsbad und Franzensbad via Brünn—Prag zu nachstehenden Preisen per Fahrkarte zur Ausgabe gelangen:

	Schnellzug		
	I.	II.	III.
	Gulden		
a) Einfache Fahrt:			
Wien—Carlsbad	25·65	17·15	8·6
b) Rückfahrten:			
Carlsbad	46·10	31·0	15·6
Franzensbad	46·10	31·0	15·6
	Personenzug		
Einfache Fahrt:			
Wien—Carlsbad	17·15	11·45	5·7

Wien, am 29. April 1893. [417]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Verkehr zwischen Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction (rechtsrhein.) unter sich, sowie zwischen diesen und Stationen der übrigen preussischen Staatseisenbahnen. (Nachtrag VIII zum Personentarife Theil II.) Am 1. Mai 1893 trat zu dem vom 1. April 1890 ab giltigen Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Theil II, für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrh.) unter sich, sowie für den Verkehr zwischen diesen und Stationen der übrigen Preuss. Staatseisenbahnen der Nachtrag VIII in Kraft.

Derselbe enthält anderweite, von der Aufsichtsbehörde genehmigte besondere Bestimmungen, neu eingeführte Tarifsätze und Tarifänderungen etc.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. (Ermässigung der Personen-Fahrpreise.) Mit 1. Mai fällt das Thorgeld für Warschau im Verkehre zwischen Ems, Wiesbaden, Frankfurt a/M., Leipzig, Dresden, Franzensbad, Hamburg, Berlin einerseits und Moskau über Thorn—Alexandrowe—Brest andererseits fort.

Die Personen-Fahrpreise der genannten Verkehrsbeziehungen ermässigen sich hiedurch um 2 Kopeken für die Fahrkarte und die Gepäckfracht für jede angefangenen 40 kg des Gepäck-Uebergewichts um 1 Kopek.

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1893. (Aenderungen im Nebengebührentarife.) Mit Wirkung vom 12. April 1893 sind im Nebengebührentarife zum Hefte C (Seite 136 ff und 382 ff.) nachstehende Aenderungen eingetreten:

1. Die Gebühr im Abschnitt I unter Ziffer 8 (1) ist auf 10 Pfg. (= 6 Kreuzer ö. W.), diejenige unter Ziffer 8 (2) isf auf 20 Pfg. (= 12 Kreuzer ö. W.) ermässigt.
2. In Ziffer 8 (3) ist im ersten Satze das Wort: „frankirt" zu streichen und an Stelle des zweiten Satzes die Bestimmung zu setzen: „die Formulare werden auf den kgl. Bayer. Staatseisenbahnen frachtfrei befördert".

Werrabahn-Bayer. Verkehr. (Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Jänner 1893.) Mit Wirksamkeit vom 1. Mai gelangt der Nachtrag I zur Einführung, welcher enthält:

1. Ergänzungen der Tariftabellen,
2. Aenderungen von Stationsnamen.

Rheinisch-Westpälisch-Bayer. Holzausnahmetarif vom 1. März 1884. (Einbeziehung neuer Stationen.) Mit Giltigkeit vom 15. April sind die Stationen Kirchberg bei Jülich und Aldenhoven des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (linksrh.) zu den um nachstehende Beträge erhöhten Frachtsätzen der Station Jülich in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen worden:

	Mark pro 100 kg
Kirchberg bei Jülich	0·01
Aldenhoven	0·02

Deutsch-Französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen. (Holzausnahmetarif vom 1. December 1890.) Mit sofortiger Giltigkeit werden für Holzsendungen von Salzburg (B. St. B.) nach Stationen der P. L. M. Bahn die auf Seite 41 des Deutsch-Französischen Holzausnahmetarifs eingestellten Schnittsätze auch bei Reexpedition in München O.-B. und S.-B. im Rückvergütungswege gewährleistet.

Coaks-Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin. (Tarifermässigungen im Verkehre mit Hochofenstationen.) Im Verkehre von den Versandtstellen Friedenshoffnung-, Glückhilf-, Cäsar-Grube, Egmont- und Mayrauschacht, sowie Gustav- und Abendröthegrube des Waldenburger Kohlenreviers nach den Hochöfenstationen Beuthen O. S. E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte Oberschl., Koschentin, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz, Iworog und Zabrze des Eisenbahn-Directions-Bezirks Breslau kommen vom 1. Mai ab für Coaks-Sendungen zum Hochofenbetriebe, welche als solche im Frachtbriefe ausdrücklich bezeichnet sind, um 0·05 Mk. für 100 kg ermässigte Frachtsätze zur Anwendung.

Staatsbahn Güterverkehr Elberfeld—Breslau. (Einbeziehung der Station Freienohl.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai v. J. wird die zwischen den Stationen Oeventrop und Wennemen der Strecke Schwerte—Arnsberg—Scherfede des Directionsbezirks Elberfeld gelegene Haltestelle Freienohl, welche vom gleichen Tage an für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden ist, in den Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld—Breslau vom 1. October 1890 einbezogen. Der Frachtberechnung sind die Entfernungen der Station Wennemen unter Zuschlag von 3 km zu Grunde zu legen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
994	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken, als: Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen und eisenhaltige Converterschlacken zum Hochofenbetriebe	Teplitz-Waldthor	Beuthen O.S.	Giltig bei Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der beigestellten Wagen, mindestens jedoch für 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1893	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif	Reichsmark 1·09	0·93	0·16	Im Kartirungswege		
					Bobrek				1·09	0·93	0·16			
					Borsigwerk				1·08	0·92	0·16			
					Gleiwitz				1·07	0·91	0·16			
					Königshütte i. O. S.				1·11	0·94	0·17			
					Koschentin				1·07	0·91	0·16			
					Laurahütte				1·12	0·95	0·17			
					Ludwigsglück				1·09	0·93	0·16			
					Morgenroth				1·10	0·94	0·16			
					Schwientochlowitz				1·11	0·94	0·17			
					Tarnowitz				1·08	0·92	0·16			
					Tworog				1·05	0·90	0·15			
					Zabrze				1·09	0·93	0·16			
995	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Classe C und des Specialtarifes 2	Arzbach	Kohleben	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Ver- und Entladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Besteht kein Frachtsatz	4·5 kr.		Im Kartirungswege		
996	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen- und Stahlabfälle	Komotau	Assling	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der bisher für bestehenden tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	105 kr.	96 kr.	9 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Aufgabs-Recepisse, welche bis längstens Ende Februar 1894 vorzulegen sind	
997	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Mineralische Kohlen und Cokes	Breitenschützing	Trudering, Station der königlich bayerischen Staatseisenbahnen	Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund des wirklichen Gewichtes der Sendung, mindestens aber für das Ladegewicht, bezw. (wenn kein Ladegewicht am Wagen angeschrieben ist) für die Tragfähigkeit des Wagens	Vom 10. Mai 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893			Mark 0·57		Im Kartirungswege		
				Holzleithen						0·48				
				Judenburg						0·97				
				Leoben						0·93				
				Schrambach						0·94				
				Zeltweg						0·96				
998	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzstühle und Holzsessel, ordinäre	Sucha	den im Galizisch-Oesterr.-Böhmischen Verbandtarife, Heft 1 vom 1. Juli 1889 und Heft 2 vom 15. September 1889 enthaltenen Bestimmungsstationen der in Schlesien, Mähren, Böhmen und Niederösterreich gelegenen Eisenbahnen	a) Im Verkehre nach den im Tarifhefte 1 enthaltenen Bestimmungsstationen: Aufgabe in Quantitäten, durch welche der Fassungsraum eines Wagens ausgenützt wird; b) im Verkehre nach den im Tarifhefte 2 enthaltenen Bestimmungsstationen: Aufgabe in Quantitäten, durch welche der Fassungsraum eines Wagens ausgenützt wird, mindestens jedoch im Gewichte von 1600 kg	Vom 15. Juli 1892 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	Frachtsätze des Galizisch-Oesterr.-Böhm. Verbandtarifes, und zwar des Ausnahmetarifes IX im Tarifhefte 1 vom 1. Juli 1889 und des Ausnahmetarifes V im Tarifhefte 2 vom 15. September 1889	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Original-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende Februar 1894 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
999	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Coaks	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostran bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelegenen Coaksanstalten des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombraner Montanbahn in die Station Dombran (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Dzieditz transito (für Sendungen nach Katharinenhütte via Sosnowice)	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 7500 metrischen Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das Effectivgewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	15·9 kr.	13·5 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Die auf Grund der Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 145 ex 1892, Post 2144, vom 1. Jänner dieses Jahres bisher beförderten Sendungen werden in das nebenstehend festgesetzte Minimalquantum eingerechnet
1000	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	Betheiligten Bahnen	Holz des Specialtarifes 2	Nemsova	Wsetin	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 16. Mai 1893 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	52 kr.		Im Kartirungswege		
1001	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kalk, gebrannt	Märzdorf	Floridsdorf-Donaufeld	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen der Sendungen durch die Partsien	Bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 31. December 1893	Tarif für den Mährisch-Schlesischen Nachbar-Verkehr vom 1. Mai 1891	43·4 kr.	41·3 kr.	2·1 kr.	Im Kartirungswege		
1002	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**		Garne	Oderberg transit	Iglò	Die Frachtsätze ad a) gelten bei Aufgabe von beliebigen Mengen, jene ad b) bei Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1893	Localtarif		kr. a) 128	kr. b) 65	Im Kartirungswege		
				Jablunkau	Poprad-Felka					93	51			
				Oderberg transit						115	60			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Mark					
1003	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zinkerze	Wien Nordbahn, Donauuferbahnhof transito	Antonienhütte	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metr. t (à 1000 kg), wobei dasselbe auch auf Grund des gegenwärtigen und des Zugeständnisses, Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 148 ex 1892, sub Post 2345, zusammengenommen, nachgewiesen werden kann. Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verladung der Sendungen in leer retourgehende Kohlenwagen; Abfertigung der Sendungen auf Grund der directen Frachtsätze laut Nachtrag VII zu Theil II, Tarifheft 1, des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	Bis Ende December 1893	Theil II, Tarifheft 1 des Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes vom 1. October 1890	0·90	0·85	0·05	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	Werden die Sendungen in der Ablieferungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so werden dieselben in Wien Nordbahnhof in leer retourgehende Kohlenwagen umgeladen, wofür die Selbstkosten im Betrage von 1·60 fl. pro Wagen in Anrechnung gebracht und auf dem Frachtbriefe nachgenommen werden
					Beuthen O.S.E.				0·92	0·85	0·07			
					Beuthen R.O.U.E.				0·92	0·85	0·07			
					Bobrek				0·92	0·86	0·06			
					Karf				0·92	0·86	0·06			
					Karolinegrube O.S.E.				0·90	0·82	0·08			
					Karolinegrube R.O.U.E.				0·90	0·81	0·09			
					Kattowitz				0·90	0·81	0·09			
					Königshütte i. O. S.				0·90	0·83	0·07			
					Kunigundenweiche				0·90	0·80	0·10			
					Laurahütte				0·90	0·82	0·08			
					Morgenroth				0·90	0·84	0·06			
					Rosdzin				0·90	0·81	0·09			
					Ruda				0·91	0·86	0·05			
					Scharley				0·92	0·86	0·06			
					Schoppinitz O.S.E.				0·90	0·81	0·09			
					Schoppinitz R.O.U.E.				0·90	0·81	0·09			
					Schwientochlowitz				0·90	0·82	0·08			
									Kreuzer					
1004	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mehl und sonstige Mahlproducte	Oravicza	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende November 1893	Oesterr.-Ungar. Verband-tarif, Theil II, Heft 4	134	122	12	Im Kartirungswege		
				Temesvár-Gyárváros					119	110	9			
1005			Holz des Specialtarifes 2	Morva-Szt. János	Wien St.E.G. oder K.F.N.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1893	Tarif Theil II — Heft 4 des Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Februar 1892	28	22	6			
			Holz der Classe C						24	22	2			
			Holz des Specialtarifes 2	Vlarapass	Wien St.E.G. oder K.F.N.B. Stadlau Floridsdorf Donaufeld				45	38	7			
			Holz der Classe C						41	38	3			
1006			Schieferthon	Rakonitz k.k.St.B. oder B.E.B.	Blansko	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung aller sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	Besteht keiner	59·7	—			Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
									Waaggebühr pro 100 kg					
1007	Oesterr. Nordwestbahn		Kohle und Coaks	diversen Stationen	Prag St.E.G. oder Oe.N.W.B.	In vollen Wagenladungen bei Verwiegung auf der Strassenbrückenwaage		Tarif Theil I vom 1. Jänner 1893	1	60 kr. pro Wagen	—			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1008	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle und Coaks	Segen-Gottes	Vöslau	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht keiner	35·5 kr.		Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1894 vorzulegen sind	Das Abladen der Sendungen haben die Empfänger auf eigene Kosten innerhalb der tarifmässig festgesetzten Zeitfrist besorgen zu lassen
1009	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe und Rübenschnitte	Pořičan	Velim (oder vice versa)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	7·7 kr.	6·7 kr.	1·0 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1010	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Caolin	Carlsbad	Altona	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief	Vom 10. Mai 1893 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verbandstarif vom 1. Juni 1890	Bestehen keine directen Frachtsätze	In Mark 1·38		Im Kartirungswege		
					Brake					1·47				
					Bremen (Hauptbahnhof)					1·38				
					Bremen (Freibezirk)					1·38				
					Bremerhaven (Freihafenbahnhof und Zollinlands-Bahnhof)					1·47				
					Geestemünde					1·47				
					Hamburg B.					1·36				
					Harburg					1·35				
					Lübeck					1·37				
					Nordenham					1·47				
					Stettin					1·28				
					Swinemünde (und vice versa)					1·38				
1011	Buschtěhrader Eisenbahn		Sand, unverpackt und in offenen Güterwagen verladen	Falkenau a. d. Eger	Unter-Graslitz	1. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 2. Erfüllung der übrigen für diesen Artikel giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis 31. December 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887, sammt Nachträgen I—V	Kreuzer ö. W. 9·2	7·8	1·4	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Jänner 1894	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
					Ober-Graslitz				10·0	8·5	1·5			
					Klingenthal (B.E.B.)				11·3	9·6	1·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1012	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	a) Theil II, Heft 1. Neuer Ausnahmetarif Nr. 39 E Eisenerze, abgeröstete Schwefelkiese, Schwefelkiesabbrände (purpleore), Kupfererzabbrände, Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Couverterschlacken zum Hochofenbetriebe b) Theil III. Neuer Ausnahmetarif Nr. 24 B Schlacken, als: Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Couverterschlacken zum Hochofenbetriebe	a) Aussig Oe.N.W.B. und St.E.G., Schreckenstein b) Teplitz-Waldthor k.k.ö.St.B.		Bei Frachtzahlung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens jedoch für 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Ostdeutsch-Oesterr. Verband a) Theil II, Heft 1 b) Theil III	in Markpfennige a) / b)	a) / b)	a) / b)	Im Kartirungswege		
					Benthen O. S.				101 / —	90 / 93	11 / —			
					Bobrek				101 / —	90 / 93	11 / —			
					Borsigwerk				100 / —	89 / 92	11 / —			
					Gleiwitz				99 / —	88 / 91	11 / —			
					Königshütte i. O. S.				103 / —	91 / 94	12 / —			
					Koschentin				114 / —	88 / 91	26 / —			
					Laurahütte				104 / —	92 / 95	12 / —			
					Ludwigsglück				101 / —	90 / 93	11 / —			
					Morgenroth				102 / —	91 / 94	11 / —			
					Schwientochlowitz				103 / —	91 / 94	12 / —			
					Tarnowitz				100 / —	89 / 92	11 / —			
					Tworog				106 / —	87 / 90	19 / —			
					Zabrze				101 / —	90 / 93	11 / —			

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg (Pfennige)	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1013	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Mastig	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	109	92*)	17	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport ab Umschlagsplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfge. pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag und bei Aussig-Landungsplatz
				Schönpriesen-Umschlag					109	87*)	22			
				Dresden-Elbkai					145	132†)	13			

†) Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigt sich dieser Frachtsatz bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen um 4 Pfennige pro 100 kg

Die Sendungen müssen zur Einrichtung der neu erbauten Weberei in Mastig bestimmt sein, und müssen die Frachtbriefe eine bezügliche Bestätigung Seitens des Stationsvorstandes über die thatsächliche Verwendung enthalten.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1014	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kali-Dungsalz	Počok	Lieben Oe.N.W.B.	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	17 kr.		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
1015	Böhmischen Westbahn	k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Holz der Pos. II 19 der Güter-Classification des Tarif-Theiles I	Radnitz via Prag B.W.B. — Dušnik	Schlan	Unter Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Vom 6. Mai bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarife	Besteht kein directer Frachtsatz	46 kr.		Im Kartirungswege		
1016	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz und Kalk	Bleiburg	Klagenfurt	Unter den tarifmässigen Bestimmungen der Classe C	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller 34	24	10	Im Kartirungswege		
				Velden und Köhnsdorf					22	18	4			
				Krumpendorf					12	10	2			
				Grafenstein					16	10	6			
				Pörtschach am See					16	14	2			
1017	Südbahn-Gesellschaft		Mineralwässer der Position M 24, des Tarifes Theiles I	Sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn		Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief und bei ununterbrochenem Durchlaufe über die Linien der Südbahn, beziehungsweise der Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn gerechnet	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif		Classe B		Im Kartirungswege		
1018	Südbahn-Gesellschaft		Hoteleinrichtungs-Gegenstände	Bozen-Gries und retour	Toblach	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten vierrädr. Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende October 1893	Tarif Theil I	Variabel	36 Heller	Variabel	Im Kartirungswege		
1019	Südbahn-Gesellschaft		Zink, roh	Sagor	Wr.-Neustadt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller 255	184	71	Im Kartirungswege		
					Ob.-Eggendorf				255	184	71			
					Gumpoldskirchen				264	200	64			
					Guntramsdorf				264	200	64			

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. Der in der Kundmachung im Verordnungs-Blatte Nr. 46 vom 22. April 1893 unter fortlaufender Nr. 925 enthaltene Frachtsatz für Cellulose (Holzzellstoff) von Josefihütte nach Peri trst. ist von Frcs. 23.98 auf Frcs. 23.16 pro Tonne = 1000 Kilogramm abzuändern.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Agentur der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.
Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG. Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER. Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.

HAMBURG, Holländ. Brook 3. — BREMEN, Langenstrasse 96. — TETSCHEN a/d. Elbe. — VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. — ILMENAU in Thüringen. — SAALFELD a/S. in Thüringen. — MÜHLHAUSEN in Thüringen. — SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

Ant. Ferns in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen**. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig** und **Bodenbach**.
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen, Einlagerungen zu billigen Preisen.
Specialdienst nach Budapest.
Uebersiedlungen mittelst Patent-Möbelwagen.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 52. | Wien, 6. Mai 1893. | VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 8. April 1893 *), betreffend die Herstellung der ostgalizischen Localbahnen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Ausführung der nachstehenden, im Anschlusse an die Staatsbahnlinie Stanislau—Husiatyn herzustellenden Locomotiv-Eisenbahnen (ostgalizische Localbahnen), und zwar

1. von Kopyczyńce über Trembowla und Ostrów nach Tarnopol,
2. von Hadyńkowce über Borszczów nach Iwanie puste mit einer Abzweigung von Teresin nach Skala, und
3. von Kalinowszczyzna über Jagielnica nach Zaleszczyki

durch Concessions-Ertheilung unter den Bedingungen dieses Gesetzes sicherzustellen.

Artikel II.

Für die im Artikel I bezeichneten, als ein Ganzes zu behandelnden Eisenbahnen kann bei Ertheilung der Concession, deren Dauer mit höchstens 90 Jahren vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, zu bemessen ist, unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt werden, welches der vierpercentigen Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von höchstens 9,000.000 fl. ö. W. Noten, zuzüglich einer vierpercentigen Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit höchstens 1,000.000 fl. ö. W. zu beziffernde Prioritäts-Actiencapital gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Eröffnung des Betriebes auf sämmtlichen Linien bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Concessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 424.706 fl. ö. W. und für den Rest der Concessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von 89.942 fl. ö. W. festgesetzt.

Für die zu Lasten des Baucapitales zu bestreitende Verzinsung des vorgedachten Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von höchstens 9,000.000 fl. ö. W. Noten in der Zeit vom Tage der Ausgabe der Theilschuldverschreibungen dieses Anlehens bis zum Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf den concessionirten Bahnen kann vom Staate die Garantie unter der Bedingung zugesichert werden, dass nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baucapitale und die Einhaltung des concessionsmässigen Bautermines (Artikel V) gesichert erscheint.

Artikel III.

Die Zusicherung der im Artikel II bezeichneten Garantien ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Königreiche Galizien aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen ein Nominalbetrag von mindestens 1,000.000 fl. ö. W. in Stammactien der für die genannten Eisenbahnen zu bildenden Actiengesellschaft zum vollen Nennwerthe übernommen wird.

*) Enthalten in dem am 22. April 1893 ausgegebenen XIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 60.

Für diese Stammactien sind während der Bauzeit (Artikel V) Intercalarzinsen aus dem Anlagecapitale nicht zu bezahlen.

Artikel IV.

In Ausführung des Artikels II, erster und zweiter Absatz, sind folgende Bestimmungen zu treffen:

1. Von dem garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung der auszugebenden Prioritätsactien und Prioritäts-Obligationen zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane, demzufolge die vorgedachten Effecten während der Dauer der Concession zu tilgen sind, bestimmt wird.

Die Tilgung der Prioritäts-Obligationen hat hiebei jener der Prioritätsactien vorauszugehen.

2. Die allfälligen Kosten der Notirung der Effecten auf in- und ausländischen Börsen, sowie die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden, bezüglich der Couponstempelgebühren ist dies nicht zulässig.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

3. Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Coupons von Prioritäts-Obligationen und Prioritätsactien nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminares richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen fünf Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seite des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

4. Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

Artikel V.

Die im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen sind normalspurig und, mit Ausnahme der als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Theilstrecke Ostrów—Tarnopol der Linie Kopyczyńce—Tarnopol, als Localbahnen herzustellen.

Der Bau der bezeichneten Eisenbahnen muss längstens binnen fünf Jahren, vom Tage der Concessions-Ertheilung an gerechnet, ausgeführt, und müssen die fertigen Bahnen bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Für die Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Concessionäre der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Art und Weise entsprechende Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichterfüllung der obigen Verpflichtung ist die Caution als verfallen zu erklären.

Artikel VI.

Die Vergebung des Baues und der Lieferungen hat auf Grund des unter entsprechender Einflussnahme der Staatsorgane aufzustellenden Detailprojectes und Kostenvoranschlages unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung und nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen stattzufinden.

Die Bauarbeiten sind, abgesondert von der Geldbeschaffung, im Offertwege zu vergeben.

Das Gleiche gilt bezüglich aller Lieferungen, mit alleiniger Ausnahme derjenigen, welche etwa gegen Uebernahme von Stammactien durch die Interessenten (Artikel III) sichergestellt werden.

Die Bewerthung der gegen Uebernahme von Stammactien sicherzustellenden Materiallieferungen, Grundabtretungen und sonstigen Leistungen hat nach den von der Staatsverwaltung zu prüfenden Ansätzen des Kostenvoranschlages, eventuell im Wege der gerichtlichen Schätzung stattzufinden.

Die Begebung der zu emittirenden Prioritäts-Obligationen hat gleichfalls im Offertwege zu erfolgen.

Artikel VII.

Der Betrieb der im Artikel I bezeichneten Eisenbahnen soll während der ganzen Concessionsdauer vom Staate für Rechnung der Concessionäre geführt werden, und werden der Staatseisenbahnverwaltung die aus Anlass dieser Betriebführung effectiv erwachsenden Kosten durch die Concessionäre zu vergüten sein.

Hiebei soll der die Betriebführung auf den concessionirten Bahnen übernehmenden Staatseisenbahnverwaltung die Einrichtung des Betriebes und die Festsetzung der Tarife unter Berücksichtigung der jeweilig bestehenden Verkehrsbedürfnisse nach freiem Ermessen vorbehalten bleiben.

Artikel VIII.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 8. April 1893.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. p. **Steinbach** m. p.

Gesetz vom 12. April 1893*), betreffend die Gewährung einer Staatsgarantie für die Localbahn Laibach—Stein und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, der Unternehmung der Localbahn Laibach—Stein auf die Dauer von 80 Jahren ab 1. Jänner 1893 die Staatsgarantie eines jährlichen Reinerträgnisses im Betrage von 33.452 fl. ö. W. zuzusichern, welches dem Erfordernisse für die vierprocentige Verzinsung und die binnen 80 Jahren zu bewirkende Tilgung eines aufzunehmenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 800.000 fl. ö. W. gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Von den Obligationen des erwähnten Prioritätsanlehens ist zunächst der Theilbetrag von 564.800 fl. ö. W. zum Umtausche gegen die noch unverlosten, von der genannten Localbahnunternehmung ausgegebenen Prioritätsactien lit. A per 298.100 fl. ö. W. und lit. B per 266.700 fl. ö. W. zu verwenden. Der Rest der auszugebenden Obligationen im Betrage von 235.200 fl. ö. W. darf nur im Falle der Einlösung der genannten Localbahn durch den Staat (Artikel IV) behufs Rücklösung der dermal nicht im Staatsbesitze befindlichen Stammactien der Unternehmung per 140.000 fl. ö. W., sowie behufs Bildung eines Investitionsfondes zur Ausgabe gebracht werden.

Die auf die Verzinsung und Tilgung jenes Theiles der Obligationen, welcher zunächst nicht zur Ausgabe gelangt, entfallenden Beträge sind der Garantierechnung als Einnahme gutzubringen.

Artikel II.

Die Zusicherung der im Artikel I angeführten Staatsgarantie darf nur in dem Falle ertheilt werden, wenn im Wege einer entsprechenden Revision des dermal geltenden Betriebsvertrages festgesetzt wird, dass vom 1. Jänner 1893 angefangen an Stelle der dermal mit 45 Procent der Bruttoeinnahmen pauschalirten Betriebskostenvergütung der Ersatz der aus Anlass der Betriebsführung thatsächlich erwachsenden Kosten an die Staatseisenbahnverwaltung einzutreten hat.

Artikel III.

In Ausführung des Artikels I sind folgende Bestimmungen zu treffen:

1. Von dem garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Tilgung der ausgegebenen Prioritätsobligationen zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Tilgungsplane bestimmt wird.

2. Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentirten Jahresrechnung spätestens drei Monate nach deren Ueberreichung flüssig zu machen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Coupons der Prioritäts-Obligationen nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminars richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn der Concessionär sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt hat.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so hat der Concessionär den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von sechs Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seite des Staates muss längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

3. Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit vier Percent jährlich verzinslicher Vorschuss zu behandeln.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, so ist der diesfällige Ueberschuss zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Hiebei hat die Berichtigung der fälligen Zinsen der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

---

*) Enthalten in dem am 22. April 1893 ausgegebenen XIX. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 62.

4. Die allfälligen Kosten der Notirung der Prioritätsobligationen auf in- und ausländischen Börsen, sowie die nach Ablauf der steuerfreien Jahre von der Unternehmung zu leistenden Steuern dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabspost eingestellt werden.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu entrichten.

Artikel IV.

Zum Zwecke der Einlösung der im Artikel I bezeichneten Localbahn wird die Regierung ermächtigt, Stammactien dieses Unternehmens, soferne dieselben zum Preise von höchstens 50 Procent des Nominalbetrages erhältlich sind, zu erwerben und den hiefür erforderlichen Betrag einstweilen aus den Cassabeständen zu bestreiten.

Die Regierung wird weiters ermächtigt, nach Erwerbung der sämmtlichen dermal nicht im Staatsbesitze befindlichen Stammactien die in Rede stehende Localbahn unter Uebernahme sämmtlicher Activen und Passiven der Unternehmung, insbesondere der gesammten Prioritätsobligationen-Schuld für den Staat einzulösen und das für die dermal nicht im Staatsbesitze befindlichen Stammactien gewährte Entgelt durch Ausgabe eines entsprechenden Theilbetrages der im Artikel I, Absatz 2, angeführten Prioritätsobligationen zu bedecken.

Artikel V.

Für die Ausgabe und bücherliche Eintragung des im Artikel I bezeichneten Prioritätsanlehens, dann für die aus diesem Anlasse zu errichtenden Acte und Urkunden, einschliesslich der Pfandbestellungsurkunde, wird die Gebühren- und Stempelbefreiung, wie auch bezüglich der Coupons dieses Anlehens die Befreiung von der Einkommensteuer und von den Couponstempelgebühren gewährt.

Ebenso wird für das im Falle der Einlösung der Localbahn Laibach—Stein durch den Staat abzuschliessende Uebereinkommen, sowie für die durch die Einlösung dieser Bahn veranlassten Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden die Stempel- und Gebührenfreiheit gewährt.

Artikel VI.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Wien, am 12. April 1893.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. **Steinbach** m. p.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 28. April 1893, Z. 21.830, betreffend Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Von dem kgl. ungarischen Handelsministerium in Budapest ist mit Schreiben vom 11. April d. J., Nr. 4491, das Centralamt für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern um die Aufnahme der folgenden Aenderungen in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 unterworfenen Eisenbahnen Ungarns ersucht worden:

1. Als neu eingetreten sind folgende im Betriebe der Ungarischen Staatsbahn befindliche Linien nachzutragen:
   - gg) Localbahn Almás-Füzitö—Esztergom.
   - hh) Localbahnen jenseits der Donau.
   - ii) Localbahn Kassa-Torna.
   - kk) Localbahn Debreczen—F.-Abony.
   - ll) Localbahn des Békéser Comitates.
   - mm) Localbahn Szigetkamara-Slatmá.
   - nn) die Linien der N.-Szeben—Vöröstoronyer Localbahn-Gesellschaft:
     Nagy-Szeben—Felek und
     Felek—Fogaras.
   - oo) Localbahn Brassó-Háromszék.
   - pp) Localbahn Somogy-Szobb-Barcs.
   - qq) Localbahn Varahd-Golubovecz.
2. Die Bezeichnung der unter Ziffer 6 aufgeführten Localbahn von Arad und Csanád ist umzuwandeln in: „Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen."
3. Die unter Ziffer 2 aufgeführte Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) mit Einschluss der von derselben betriebenen Localbahnen ist zu streichen, da nunmehr alle diese Linien von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen verwaltet werden.

Mit Kreisschreiben vom 21. April 1893 hat das Centralamt, gemäss Art. 58 des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890, den betheiligten Staaten hievon Nachricht gegeben.

Der wirkliche Eintritt der neuen Linien in den internationalen Transportdienst erfolgt, nach Massgabe des Absatz 2 des Art. 58, nach einem Monat vom Datum des Benachrichtigungsschreibens.

Wien, am 28. April 1893.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Freiheit der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Johannisbad.

Das k. k. Handelsministerium hat der Firma Kremenezky, Mayer & Comp. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn mit elektrischem Betriebe von der Station Freiheit der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Johannisbad im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 8. April 1893. Z. 17.849.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn (Dampftrambahn) von Traiskirchen über Baden, Rauhenstein, Sattelbach, Mayerling und Alland nach Klausen-Leopoldsdorf, mit eventueller Fortsetzung resp. Abzweigung von Alland nach Altenmarkt a/d. T.

Das k. k. Handelsministerium hat die der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen in Wien mit dem Erlasse vom 12. September 1892, Z. 9877 (Vrdgs.-Bl. vom 27. September 1892, Nr. 110), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn (Dampftrambahn) von Traiskirchen über Baden, Rauhenstein, Sattelbach, Mayerling und Alland nach Klausen-Leopoldsdorf, mit eventueller Fortsetzung resp. Abzweigung von Alland nach Altenmarkt a/d. T. auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 8. April 1893. Z. 17.542.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 30. December 1892, Z. 52.158, betreffend die Erhöhung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit auf der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.

Das k. k. Handelsministerium hat die Erhöhung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit in der Strecke km 0·0 bis 7·7 der Bozen-Meraner Bahn auf 30 km und in der Strecke von km 7·7 bis Meran auf 40 km per Zeitstunde genehmigt.

Wien, am 30. December 1892. Z. 52.158.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn (Dampftrambahn) vom Bahnhofe Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Přivos nach Mähr.-Ostrau und Witkowitz. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der Firma Julius Modern in Wien für die Errichtung einer normalspurigen Localbahn (Dampftrambahn) vom Bahnhofe Mähr.-Ostrau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Přivos nach Mähr.-Ostrau und Witkowitz für den 8. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 8547.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Auswechslung der Eisenconstruction der Oderflussbrücken.) Das Project für die Auswechslung der Eisenconstruction der Brücken über das Oderflussgebiet in km 263·017, 263·317 und 263·758 der Strecke Schönbrunn — Mähr.-Ostrau wurde zur Ausführung bewilligt. [11. April, Z. 18.456.]

— (Wächterhaus-Errichtung.) In km 260·2 der Strecke Stiebnig—Schönbrunn wird auf der linken Bahnseite ein Wächterhaus (Nr. 181½) sammt Nebengebäude errichtet. [20. April, Z. 20.744.]

— Linie Wien — Brünn: Eisenconstructions-Auswechslung der Riczkabach-Brücke.) Für die Auswechslung der Eisenconstruction der Brücke über den Riczkabach in km 117·035 der Strecke Saitz—Branowitz wurde die Bewilligung ertheilt. [22. April, Z. 19.251.]

— (Linie Nezamislitz—Sternberg: Brückenwaage sammt Waaghänschen in der Station Wrbatek.) In der Station Wrbatek wird für Zwecke der Firma A. & H. Mai eine Brückenwaage sammt Waaghäuschen hergestellt. [18. April, Z. 16.993.]

— (Linie Kojetein — Bielitz: Betoncanal in km 140·2/3.) Auf Grund des Ergebnisses der am 11. März durchgeführten Localcommission wurde bezüglich des für Zwecke der Stadtgemeinde Teschen herzustellenden, den Eisenbahndamm in km 140·2/3 der Linie Kojetein — Bielitz unterfahrenden Betoncanales die Ausführungsbewilligung ertheilt. [16. April, Z. 19.723.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien — Bodenbach: Gehsteg über die Geleise bei Kolin.) Das Project für die Herstellung eines eisernen Uebergangssteges über die Bahngeleise bei der Station Kolin in km 348·542 der Linie Wien—Bodenbach wurde mit Rücksicht auf das günstige Ergebniss der zwischen der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Oesterr. Nordwestbahn und der Stadt Kolin am 25. Februar 1893 stattgefundenen Concurrenz-Verhandlung im Principe zur Ausführung genehmigt. [13. April, Z. 14.950.]

— (Linie Wien—Brünn: Blockhütte-Aufstellung in Gerasdorf.) In der Station Gerasdorf wird eine Blockhütte für die Unterbringung der Centralapparate für die Sicherungsanlagen errichtet. [21. April, Z. 17.289.]

Localbahn Laun — Leitmeritz — B.-Leipa. (Brückenanlagen bei Leitmeritz, Libochowitz und Zeltwitz: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der Concessionswerber der Localbahn Laun—Leitmeritz—B.-Leipa für die Brückenanlagen bei Leitmeritz, Libochowitz und Zeltwitz für den 8. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Leitmeritz, Josef Matschego, betraut. [G.-I.-Z. 8730.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Project für die Localbahn Wiener-Neudorf—Guntramsdorf: Politische Begehung.) Die k. k Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Localbahn Wiener-Neudorf—Guntramsdorf für den 16. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirks-Commissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 8397.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Strecke Zeltweg—Fohnsdorf: Eröffnung der Station Fohnsdorf für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Die bisher nur für den beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Station Fohnsdorf der Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf ist am 1. Mai 1893 auch für den allgemeinen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. In der Strecke Zeltweg—Fohnsdorf stellen sich auf Grund der Tarife vom 1. Jänner 1893

die Fahrpreise zwischen Zeltweg und Fohnsdorf auf 21 kr. in der II. und 11 kr. in der III. Classe für die einfache Fahrt. [Z. 22.921.]

— (Separat-Vergnügungzug.) Sonntag den 7. Mai verkehrt der diesjährig erste Separat-Vergnügungszug der k. k. Oesterr. Staatsbahnen von Wien nach Krems und Anschluss mittelst Donau-Dampfschiff bis Melk und retour. Die Hinfahrt erfolgt von Wien Franz Josef-Bahnhof um 5 U. 20 M. Früh, die Ankunft in Krems um 7 U. 50 M., die Ankunft per Schiff in Melk um 12 U. Mittags. Die Rückfahrt findet statt von Melk um 6 U. 5 M. Abends, von Krems um 10 U. 30 M. Abends ebenfalls mittelst Separatzug, die Ankunft in Wien um 12 U. 50 M. Nachts. Die Fahrkarten-Ausgabe ist eine beschränkte; der ermässigte Fahrpreis hin und zurück beträgt für die combinirte Fahrt (Eisenbahn und Dampfschiff) bis Melk für die II. Classe 2 fl. 40 kr., für die III. Classe 1 fl. 60 kr.; für die Fahrt bis Krems für die II. Classe 2 fl., für die III. Classe 1 fl. Die näheren Daten sind aus den bezüglichen affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Erweiterung der Befugnisse der Halte- und Ladestellen Lultsch und Vschetul.) Mit 1. Mai 1893 sind die zwischen den Stationen Wischau und Rausnitz-Slawikowitz der Strecke Brünn—Nezamislitz gelegene Halte- und Ladestelle Lultsch, dann die zwischen der Station Holleschau und der Halte- und Ladestelle Střebetitz der Linie Kojetein—Bielitz gelegene Halte- und Ladestelle Vschetul für den allgemeinen Eilgutverkehr eröffnet worden. Vom gleichen Termine angefangen können in der Halte- und Ladestelle Lultsch auch Getreidesendungen in ganzen Wagenladungen nach Massgabe der vorhandenen Wagen, welche vorher zu bestellen sind, zur Auf- und Abgabe gelangen. [Z. 22.828.]

Südbahn - Gesellschaft. (Anschaffung von zwei Schnellzugs-Locomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat die Seitens der Südbahn-Gesellschaft beabsichtigte Bestellung von zwei Schnellzugs - Locomotiven mit einfach gekuppelten Rädern sammt sechsrädrigen Tendern nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 17. December 1887, Z. 46.793, genehmigten Type bei der Wiener Locomotivfabriks - Actiengesellschaft in Floridsdorf genehmigt. [Z. 21.549.]

Bozen - Meraner Bahn. (Erhöhung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit.) Laut der im Amtlichen Theile des heutigen Blattes veröffentlichten Kundmachung hat die Bozen-Meraner Bahn die Bewilligung zur Erhöhung der Maximal-Fahrgeschwindigkeit in der Strecke 0·0—7·7 der Bozen-Meraner Bahn auf 30 km und in der Strecke von km 7·7 bis Meran auf 40 km per Zeitstunde erhalten.

Zur Anwendung dieser erhöhten Fahrgeschwindigkeit war die Ausführung mehrfacher Bauherstellungen und die Aufstellung besonderer Vorschriften über die Spurerweiterungen und für die Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges in den Bögen erforderlich. Die letzteren haben bereits die Genehmigung des k. k. Handelsministeriums erhalten. [20. April, Z. 20.531.]

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Verlängerung der Dauer einer früher ertheilten Vorconcession.) Der kgl. ungarische Handelsminister hat mit Erlass vom 24. April 1893, Z. 24.894, die mit Erlass vom 26. März 1892, Z. 19.794, dem Gutsbesitzer Emil Szalkay in Nyirbátor im Sinne der bestehenden Normen ertheilte Vorconcession für eine von der gemeinsamen Station Nagy-Károly der Linien Debreczin—Királyháza und Nagy-Károly—Zilah der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Csanálos, Vállaj, Pusztaterem und die Gemarkung der Gemeinde Nyirvásár in der Station Nyirbátor mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Nyiregyháza—Mátészalka verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession Vrgds.-Bl. Nr. 40 ex 1892) neuerdings auf die Dauer eines Jahres verlängert.

Projectirte schmalspurige Localbahn Borossebes-Buttyn—Menyháza. (Gesetzentwurf.) Der „Vasuti és közlekédésy közlöny“ Nr. 51 vom 28. April 1893 verlautbart den Wortlaut des vom kgl. ungar. Handelsminister am 20. April 1893 dem ungarischen Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurfes, die Concessions-Ertheilung für die projectirte Localbahn Borossebes-Buttyn—Menyháza betreffend (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 49), welche Linie im Bereiche des Comitates Arad als schmalspurige Localbahn im Sinne des den G.-A. XXXI ex 1880 ergänzenden G.-A. IV ex 1888 zu erbauen sein wird. Diese 21·2 km lange Linie zweigt von der Station Borossebes-Buttyn der Linie Arad—Gurahoncz der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen ab, und sind ausser der Ausgangsstation Borossebes-Buttyn noch Szeleszán-Prczest als Haltestelle, Bohángon als Haltestelle und Verladestation für Wagenladungen, Déznán als Station für den gesammten Dienst, Bavnán, Monyászan und Ményháza-Curhaus als Haltestellen, schliesslich Ményháza als für den gesammten Dienst eingerichtete Endstation in Aussicht genommen. Das effective Baucapital für diese Eisenbahn, deren Concessionswerber der Borossebeser Grossgrundbesitzer Graf Friedrich Wenkheim ist, beträgt 330.000 fl., d. i. per Kilometer 15.566 fl.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ministerielle Genehmigung des zwischen der Budapester Stadtbahn-Unternehmung Siemens & Halske und der Commune abgeschlossenen Unifications-Vertrages, sowie dessen Uebertragung an die Budapester Stadtbahn-Gesellschaft.) Der kgl. ungar. Minister des Innern hat den Unifications-Vertrag, welchen das Municipium der Hauptstadt mit der Budapester Stadtbahn-Unternehmung Siemens & Halske abschloss (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 130 ex 1892), sowie die Uebertragung dieses Vertrages an die Budapester Elektrische Stadtbahn - Actiengesellschaft mit einigen Bemerkungen genehmigt. Unter Anderem wünscht der Minister, dass die Bestimmung, wonach der Gesellschaft im Falle der Ablösung eine Minimalrente von 1 pCt. zugesichert wird, fallen zu lassen sei.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Verlegung der Betriebsleitung für das südliche Netz von Budapest nach Szabadka.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat den Beschluss gefasst, die derzeit in Budapest dislocirte Betriebsleitung für das südliche Betriebsnetz mit 1. November nach Szabadka (Maria-Theresiopel) zu verlegen.

Specialconferenz der Directoren ungarischer Eisenbahnen. (Berathungsgegenstände.) Am 18. April fand unter Vorsitz der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen eine Specialconferenz der Directoren ungarischer Eisenbahnen statt. Bei diesem Anlasse wurde unter Anderem die Frage der eventuell im Einvernehmen mit dem k. k. österr. Handelsminister vorzunehmenden Aenderungen einiger Punctationen des neuen Betriebsreglements und von Zusatzbestimmungen zu diesem; die vom kgl. ungar. Handelsminister in Aussicht genommene Bestimmung, dass den interessirten Parteien eine Copie des Thatbestands-Protokolles über etwa beim Transporte sich ergebende Schäden an Sendungen ausgefolgt werde; die Fragen der Zulassung von Gold, Silber und anderen Kostbarkeiten als Reisegepäck; jene der Repartition der auf Oesterreich und Ungarn entfallenden Kosten für das Centralamt in Bern und über die Zulassung der Localbahnen zu den Eisenbahn - Directoren-Conferenzen, wenn dieselben allgemeine Angelegenheiten betreffen, verhandelt. Schliesslich stand noch ein Antrag der Versicherungs-Gesellschaft „Donau“ auf der Tagesordnung, nach welchem dieselbe in einer umfangreichen motivirten Eingabe um Ueberlassung der Versicherung gegen Transportschäden ersucht. Die Conferenz beschloss die definitive Entscheidung über jene Fragen, welche von allgemeiner Bedeutung sind, erst nach Abhaltung der nächsten gemeinsamen Conferenz der Directoren der österreichischen und ungarischen Bahnen zu treffen.

Ausland.

Italien. (Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr: Uebernahme der den Frachtentransport betreffenden Bestimmungen für den internen Verkehr.) Laut des „Monitore delle Strade ferrate“ haben die Verwaltungen der Italienischen Mittelmeerbahn und der Adriatischen Eisenbahn sich bereit erklärt, sämmtliche den Frachtentransport betreffenden Bestimmungen des Berner Uebereinkommens auch für den internen Verkehr anzunehmen.

Rumänien. (Wiederaufnahme des Verkehres eines eingestellten Zuges.) Die in Nr. 43 des Verordnungs-Blattes bekanntgegebene Auflassung des Verkehres des Personenzuges Nr. 211 in der Strecke Suczawa—Burdujeni ist mit 17. April wieder aufgehoben worden, und verkehrt dieser Zug wieder regelmässig. [Z. 21.328.]

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Thisbe“ nach Shanghay.) Dieser Dampfer von 1787 Tonnen Gehalt ist am 21. März mit einem Passagiere und 1499 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz, sowie 12.554 Stück Bauholz von Triest nach Shanghay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port-Said 190 Colli Bier, 40 Colli Esswaaren, 2 Colli Muster, 5 Colli Spiritus, 190 Colli Zucker, 20 Colli Erdäpfel, 5 Colli Wein, 4 Colli Holzwaaren, 600 Stück Staffeln, 591 Stück Tannenholz; nach Soerabaja 85 Colli Mehl; nach Padang 7 Colli Glasperlen; nach Suez 2 Colli Papier, 10 Colli Esswaaren, 1 Collo Spiritus, 3 Colli Manufacturwaaren, 1 Collo Glaswaaren, 2 Colli Wein, 35 Colli Zucker, 250 Stück Staffeln, 100 Stück Gespärre, 3750 Stück Stück Fugleisten; nach Gedda 3 Colli Manufacturwaaren, 77 Colli Zündhölzchen, 600 Colli Zucker, 7 Colli Glaswaaren, 8 Colli Essig, 60 Colli Esswaaren, 132 Colli Papier, 10 Colli Mehl, 10 Colli Zündschwamm, 2 Colli Thonwaaren; nach Suakim 8 Colli Kurzwaaren; nach Aden 19 Colli Papier, 15 Colli Obst, 2 Colli Manufacturwaaren, 12 Colli Metallwaaren, 1 Collo Mützen, 80 Colli Mehl, 9 Colli Schuhwaaren, 1 Collo Baumwollwaaren, 2 Colli Glaswaaren, 30 Colli Glasperlen, 1 Collo Esswaaren, 200 Colli Zucker, 2463 Stück Bretter, 200 Stück Pfosten, 300 Stück Staffeln, 4000 Stück Fugleisten, 300 Stück $^1/_2$zöllige Staffeln; nach Massaua 2 Colli Papier, 9 Colli Spiritus, 1 Collo Kurzwaaren; nach Zanzibar 20 Colli Bier, 3 Colli Papier, 1 Collo Esswaaren, 125 Colli Mehl, 34 Colli Glasperlen; nach Hodeidah 4 Colli Metallwaaren, 3 Colli Papier, 6 Colli Glasperlen; nach Mombassa 3 Colli Glasperlen; nach Quilimane 19 Colli Glasperlen; nach Bombay 27 Colli Mützen, 53 Colli Knöpfe, 9 Colli Muster, 633 Colli Papier, 38 Colli Esswaaren, 70 Colli Kurzwaaren, 117 Colli Baumwollwaaren, 224 Colli Farben, 3 Colli Specereien, 40 Colli Garne, 2 Colli Mehl, 6 Colli Spielwaaren, 9 Colli Musikinstrumente, 87 Colli Lampen, 77 Colli Manufacturwaaren, 144 Colli Metallwaaren, 47 Colli Holzwaaren, 200 Colli chemische Producte, 4 Colli Porzellan, 126 Colli Glasperlen, 1 Collo Schuhwaaren, 118 Colli Seife, 3 Colli Wein, 116 Colli Glaswaaren, 3000 Colli Zucker; nach Kurachée 2 Colli Knöpfe, 1 Collo Muster, 3 Colli Baumwollwaaren, 14 Colli Metallwaaren, 1 Collo Holzwaaren, 7 Colli Seife, 3 Colli Papier; nach Bagdad 30 Colli Bier, 3 Colli Baumwollwaaren, 1 Collo Kurzwaaren, 2 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Glasperlen, 2 Colli Glaswaaren, 5 Colli Papier; nach Bushire 1 Collo Kurzwaaren, 30 Colli Manufacturwaaren, 2 Colli Metallwaaren, 50 Colli Zucker, 2 Colli chemische Producte; nach Bassorah 3 Colli Papier, 4 Colli Porzellan, 1 Collo Metallwaaren; nach Mangalore 16 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Spiritus, 3 Colli chemische Producte; nach Colombo 2 Colli Muster, 15 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Kurzwaaren, 30 Colli Mehl, 5 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Liqueure, 6 Colli Zündhölzchen; nach Rangoon 1 Collo Papier, 4 Colli Baumwollwaaren, 13 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Gummiwaaren, 20 Colli Seife, 1 Collo Glaswaaren, 16 Colli Metallwaaren; nach Madras 1 Collo Knöpfe, 37 Colli Papier, 2 Colli Specereien, 8 Colli Metallwaaren, 11 Colli Mehl, 8 Colli Lampen, 13 Colli Holzwaaren, 2 Colli Essig, 23 Colli Glasperlen, 3 Colli Kurzwaaren, 11 Colli Garne, 3 Colli Manufacturwaaren; nach Calcuta 7 Colli Knöpfe, 289 Colli Papier, 8 Colli Muster, 19 Colli Kurzwaaren, 10 Colli Lampen, 19 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Esswaaren, 19 Colli Mehl, 58 Colli Garne, 1 Collo Spielwaaren, 27 Colli Manufacturwaaren, 110 Colli Metallwaaren, 6 Colli Liqueure, 28 Colli Holzwaaren, 54 Colli chemische Producte, 268 Colli Glasperlen, 6 Colli Spiritus, 114 Colli Glaswaaren, 50 Colli Wein; nach Penang 4 Colli Knöpfe, 46 Colli Papier, 13 Colli Baumwollwaaren, 3 Colli Kurzwaaren, 12 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Metallwaaren, 1 Collo Schuhwaaren, 35 Colli Bier, 63 Colli Wein, 1 Collo Glaswaaren, 1 Collo Muster; nach Singapore 185 Colli Bier, 101 Colli Papier, 5 Colli Muster, 10 Colli Kurzwaaren, 20 Colli Obst, 2 Colli Metallwaaren, 20 Colli Baumwollwaaren, 44 Colli Glasperlen, 26 Colli Wein, 1 Collo Manufaturwaaren, 39 Colli Cement; nach Soerabaya 2 Colli Mützen, 12 Colli Bier, 568 Colli Erdwachs, 10 Colli Garne, 13 Colli Seife, 16 Colli Wein, 17 Colli Papier, 650 Colli Mehl, 5 Colli Glasperlen; nach Batavia 174 Colli Erdwachs, 4 Colli Manufacturwaaren, 3 Colli Metallwaaren, 1 Collo Mützen, 2 Colli Papier, 74 Colli Seife, 5 Colli Glaswaaren, 6 Colli Lederwaaren, 6 Colli Kurzwaaren, 15 Colli Mehl; nach Samarang 55 Colli Papier, 25 Colli Mehl, 96 Colli Erdwachs, 3 Colli Holzwaaren, 29 Colli Seife; nach Bianda 50 Colli Mehl; nach Macassar 75 Colli Mehl, 3 Colli Garne; nach Tegali 9 Colli Metallwaaren; nach Hongkong 380 Colli Stahl, 1 Collo Muster, 7 Colli Garne, 750 Colli Zündhölzchen; nach Manila 201 Colli Bier, 1 Collo Knöpfe, 15 Colli Papier, 2 Colli Metallwaaren, 5 Colli Schuhwaaren, 6 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Holzwaaren; nach Kobé 5 Colli Farben, 4 Colli Zucker; nach Yokohama 2 Colli Papier, 2 Colli Muster, 1 Collo Manufacturwaaren, 11 Colli Glasperlen; nach Shanghai 18 Colli Seife, 11 Colli Wein. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 711.599 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Einführung des Sommerfahrplanes.) Mit 1. Mai trat der Sommerfahrplan der Post- und Passagierschiffe für die Saison 1893 in Kraft. Nach demselben verkehren täglich Personenfahrten zwischen:

Passau—Linz (Abfahrt von Passau 3 U. Nchm., von Linz 5 U. 30 M. Früh), Linz—Wien, Stefaniebrücke und Praterquai (Abfahrt von Linz 7 U. 30 M. Früh, von Wien 6 U. 30 M. Früh), Wien—Pressburg (Abfahrt von Wien Weissgärber 5 U. Nchm., von Pressburg 6 U. Früh), Wien—Budapest (Abfahrt von Wien, Weissgärber, Praterquai 7 U. Früh, von Budapest 6 U. Abends), Párkány—Gross-Maros—Szt. Endré—Budapest (Abfahrt von Párkány 4 U. Früh, von Budapest 3 U. Nchm.), Budapest—Kalosza (Abfahrt von Budapest 11 U. Vorm., von Kalosza 7 U. Abends), Budapest—Semlin—Belgrad—Orsova (Abfahrt von Budapest 10 U. Abends, von Orsova 5 U. Früh); dann wöchentlich drei Verbindungen zwischen Orsova—Turn-Severin—Braila—Galatz u. zw. Abfahrt ab Orsova jeden Sonntag, Dienstag und Freitag um 4 U. Früh, Abfahrt von Galatz jeden Montag, Mittwoch und Freitag um 9 U. Vorm., ferner vier Schiffsverbindungen zwischen Semlin—Titel—Szegedin u. zwar Abfahrt ab Semlin jeden Sonntag, Dienstag, Donnerstag und Samstag um 8 U. Abends, Abfahrt ab Szegedin jeden Dienstag, Donnerstag, Samstag und Sonntag um 5 U. Früh; zwei Verbindungen zwischen Szegedin—Szolnok, Abfahrt ab Szegedin jeden Dienstag und Freitag um 5 U. Früh, Abfahrt ab Szolnok jeden Mittwoch und Samstag um 5 U. Früh.

In der Save werden tägliche Schiffsverbindungen zwischen Schabatz—Semlin—Belgrad unterhalten (Abfahrt ab Schabatz 7 U. Früh, ab Belgrad 7 U. Früh.

In der unteren Donau finden noch regelmässige Verbindungen zwischen Galatz—Tultscha dreimal wöchentlich, ferner Anschlussfahrten Galatz—Odessa alle 14 Tage durch die Schiffe des Oesterr. Lloyd statt.

Der gesellschaftliche Dampfer „Medea D“ fährt regelmässig zwischen Galatz—Batum.

Ausser diesen Personenfahrten längerer Strecken finden tägliche Localfahrten zwischen Krems—Stein—Melk—Grein (Beginn am 6. Mai), im Wiener Donaucanale, im Rayon der Stadt Budapest, zwischen Semlin—Belgrad—Pancsova, zwischen Calarasch—Silistria und zwischen Braila—Galatz statt.

— (Anlanden des Wien—Budapester Postschiffes in der Thal- und Bergfahrt in Fischamend.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat beschlossen, ab 1. Mai versuchsweise täglich das Wien—Budapester Postschiff thal- und bergfahrend in Fischamend landen zu lassen, so dass im Vereine mit dem Wien—Pressburger Personenschiffe täglich je 2 Schiffsverbindungen in beiden Richtungen zwischen Wien und Fischamend bestehen.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Unzulässigkeit der Angabe des Namens des Original-Versenders auf dem Frachtbriefe neben der Unterschrift des Spediteurs als Absender.) Einem Spediteur wurde von der Eisenbahn ein internationaler Frachtbrief als unannehmbar zurückgegeben, weil in diesem ausser der Unterschrift des Spediteurs als Absender noch der Name des Original-Versenders angegeben war. Die Anfrage des Spediteurs, ob eine Beifügung dieses Namens nicht gestattet sei, ist vom Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern dahin beantwortet worden, dass auf Grund des Art. 6, Abs. 3, des internationalen Uebereinkommens das Verfahren der Eisenbahn als berechtigt erkannt werden müsse.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“, 1893, Nr. 4.]

— (Unzulässigkeit des Aufdrucks des Namens, der Adresse und des Geschäftszweiges des Absenders am Kopfe des Frachtbriefes.) Von einem Vertragstaate ist unter Anderem an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Anfrage gestellt worden, ob der Aufdruck des Namens, der Adresse und des

Geschäftzweiges des Absenders am Kopfe des Frachtbriefes gestattet werden müsse. Das Centralamt hat erwidert, dass die Anbringung der erwähnten Zusätze im internationalen Frachtbriefe gemäss dem im 3. Absatze des Art. 6 des Uebereinkommens enthaltenen bestimmten Verbote ausgeschlossen sein müsse.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 4.]

— (Gebühr für die Beisetzung des Controlstempels auf Frachtbrief-Formulare.) Das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern hat Erhebungen über die für die Beisetzung des Controlstempels auf die Frachtbrief-Formulare in den Vertragsstaaten im Sinne des § 2 der Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen zur Erhebung gelangenden Gebühren eingelcitet, welche Nachstehendes ergeben haben:

In Ungarn, wo die Frachtbrief-Formulare nur durch die königliche Staatsdruckerei hergestellt werden und von dieser im Namen und im Auftrage der ungarischen Eisenbahnen mit dem Controlstempel versehen werden, sowie in Frankreich und Russland, wo die Frachtbrief-Formulare ausschliesslich von den Eisenbahnen erstellt werden, kommt eine Controlgebühr naturgemäss nicht zur Einhebung.

In Oesterreich, wo auch die k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien ermächtigt ist, den Controlstempel für die österreichischen Eisenbahnverwaltungen auf die von ihr gedruckten Eisenbahn-Frachtbriefe anzubringen, ohne dass hiefür eine besondere Gebühr in Anrechnung gebracht wird, sowie in Deutschland, in der Schweiz und Luxemburg wird für die von Privaten oder Buchdruckereien zur Abstempelung vorgelegten Eisenbahn-Frachtbriefe, bezw. bei den nicht für Rechnung der Eisenbahn gedruckten Frachtbrief-Formularien eine Controlgebühr von 10 Kreuzern, 20 Pfennigen, 25 Rappen, bezw. 50 Centimes für 100 Stück Frachtbriefe eingehoben. Von Belgien, den Niederlanden und Italien sind die Antworten noch ausständig.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 4.]

— Vorhandensein eines Specialtarifes im Sinne des Art. 35.) Auf wiederholte Anfrage hat das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern darauf aufmerksam gemacht, dass ein Specialtarif im Sinne des Art. 35 des internationalen Uebereinkommens nur vorhanden sei, wenn gleichzeitig ein im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung zu ersetzender und für die ganze Transportstrecke gleichmässig geltender Maximalbetrag und eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlicben Tarifen jeder der betheiligten Eisenbahnen festgesetzt sei.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 4.]

— (Umfang des Verfügungsrechtes des Absenders.) Die Anfrage, ob das Verfügungsrecht des Absenders sich wirklich auf die im ersten Absatz des Artikels 15 des internationalen Uebereinkommens bezeichneten Fälle, dass die Waare auf der Versandtstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger abgeliefert werde, beschränke, ist vom Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern bejaht worden. Eine Verpflichtung der Eisenbahnen, weitergehende Verfügungen anzunehmen und auszuführen, besteht nicht. Auch haben gemäss Art. 4 des Uebereinkommens die Bestimmungen des Reglements und die Bedingungen der Tarife der Eisenbahnen für den internationalen Verkehr nur insoweit Geltung, als sie dem Uebereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 4.]

Firmaprotokollirung. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 14. April eingetragen die Gesellschaftsfirma:

„Localbahn Radkersburg-Luttenberg"

mit nachstebenden Rechtsverhältnissen:

1. Diese Firma ist eine Actiengesellschaft, welche sich auf die Allerhöchste Concessionsurkunde vom 14. April 1890, R.-G.-Bl. Nr. 85, sowie auf die mit h. Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. Juni 1892, Z. 11.441, genehmigten Statuten und den Constituirungsact ddo. Wien, 10. December 1892 gründet.

2. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien.

3. Zweck derselben ist:

a) der Bau und Betrieb der mit Allerhöchster Concessionsurkunde vom 14. April 1890, R.-G.-Bl. Nr. 85, concessionirten, als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Südbahnstation Radkersburg über Radein und Kreuzdorf nach Luttenberg;

b) der Bau und Betrieb anderer normal- oder schmalspuriger Eisenbahnen, Strassenbahnen oder Dampftramways, für welche in der Folge von der Gesellschaft die Concession erworben wird, sowie von zu industriellen Etablissements führenden Flügel- und Schleppbahnen, deren Errichtung von der Staatsverwaltung bewilligt wird.

4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer der ihr gehörigen Bahnen, insoferne nicht in Folge Erlöschen der Concessionen oder Einlösung durch den Staat oder Veräusserung sämmtlicher Bahnlinien Seitens der Gesellschaft oder über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von fl. 575.000, zerlegt in 2875 Stück auf den Inhaber lautende Actien zu fl. 200 festgesetzt und besteht aus: 1375 Stück Prioritätsactien im Betrage von fl. 275.000 und aus 1500 Stück Stammactien im Betrage von fl. 300.000.

Die Actien sind untheilbar.

6. Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath, welcher aus mindestens drei oder höchstens fünf Mitgliedern besteht.

Insolange das Land Steiermark durch den Besitz von Stammactien an dem Bahnunternehmen betheiligt ist, hat der steiermärkische Landesausschuss das Recht, ein Mitglied des Verwaltungsrathes zu ernennen. Die anderen Mitglieder des Verwaltungsrathes werden von der ordentlichen Generalversammlung aus den Actionären auf drei Jahre gewählt.

Sämmtliche Mitglieder des Verwaltungsrathes müssen die Staatsbürgerschaft in einem der Ländergebiete der österreichisch-ungarischen Monarchie besitzen und innerhalb derselben ihren ordentlichen Wohnsitz haben.

Von dem durch die constituirende Generalversammlung gewählten Verwaltungsrathe tritt je ein durch das Los bestimmtes Mitglied nach Ablauf des dritten und vierten Geschäftsjahres, die noch übrigen Mitglieder nach Ablauf des fünften Geschäftsjahres aus.

Sodann wird die Reihe des Austrittes durch den Ablauf der dreijährigen Functionsdauer bestimmt.

Scheidet ein Mitglied des Verwaltungsrathes vor Ablauf seiner Functionsdauer aus, so kann der Verwaltungsrath dessen Stelle provisorisch bis zur nächsten ordentlichen Generalversammlung besetzen, welche die definitive Wahl vornimmt. In diesem Falle tritt der Gewählte bezüglich der Functionsdauer an die Stelle seines Vorgängers.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 10. December 1892 wurden zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt:

Johann Kukovec, Obmann der Bezirksvertretung in Luttenberg;

Josef Wojtech, Oberinspector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien;

Julius Nessler, Oberinspector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien;

Franz von Behaghel, Oberinspector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Graz.

Ausserdem hat der steiermärkische Landesausschuss als Mitglied des Verwaltungsrathes den Dr. Alexander Wannisch, Hof- und Gerichtsadvocaten und Landesausschuss-Beisitzer in Graz nominirt.

7. Die Firma der Gesellschaft wird gezeichnet, indem unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: „Localbahn Radkersburg-Luttenberg" collectiv zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes oder ein Mitglied desselben und ein mit der Procuraführung betrauter Beamter der Gesellschaft, Letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze ihre Namen eigenhändig schreiben.

8. Die Kundmachungen der Gesellscbaft erfolgen rechtswirksam durch einmalige Einschaltung in die amtliche Wiener, sowie in die amtliche Grazer Zeitung.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LVI. Stückes.) Das am 29. April herausgegebene LVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2174: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 19. April 1893, Z. 13.601, betreffend die Ausfuhr von Thieren, thierischen Rohstoffen etc. nach Deutschland.

Nr. 2175: Kundmachung der k. k. Stattbalterei für Galizien vom 21. April 1893, Z. 29.155, betreffend die Wiedergestattung der Ausfuhr von Borstenvieh aus dem politischen Bezirke Bóbrka.

— (Inhalt des LVII. Stückes.) Das am 2. Mai herausgegebene LVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2176: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol nnd Vorarlberg vom 26. April 1893, Z. 9942, betreffend das Verbot der Einfuhr von Klauenthieren ans Bayern nach Tirol und Vorarlberg.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Wien. (Rechnungsabschluss für das Jahr 1892.) Laut des Berichtes des Directors Strasser, womit der Rechnungsabschluss des Lagerhauses der Stadt Wien für das Jahr 1892 dem Gemeinderathe vorgelegt wird, weist der finanzielle Erfolg des Berichtsjahres ein bedeutendes Erträgniss auf und übertrifft jenen des Vorjahres um 26.934 fl. 77 kr.

Die Einnahmen beziffern sich auf 368.302 fl. 37 kr., die Ausgaben auf 297.773 fl. 99 kr., so dass ein Gebahrungs-Ueberschuss von 70.528 fl. 38 kr. verbleiht, welcher einer 9·02-percentigen Tilgung des Anlagewerthes von 781.524 fl. 88 kr. entspricht — gegen 43.593 fl. 61 kr. oder 5·58 pCt. im Vorjahre nnd 40.046 fl. 5 kr. oder 5·69 pCt. (von 703.307 fl. 10 kr.) nach dem Durchschnitte von 1876 bis 1890.

In der Ausgabssumme ist, wie alljährlich, die Deckung sämmtlicher Geschäftsunkosten, die 3·5percentige Verzinsung der von der Gemeinde dargeliehenen Betriebsvorschüsse, sowie eine reichliche Abschreibung an dem eigenen Inventar, jedoch keine Abschreibung von dem Anlagewerthe enthalten, da zu dessen Tilgung der ganze jährliche Gebahrungs-Ueberschuss verwendet wird.

Der Gewinn- und Verlustconto weist bei den Einnahmeposten eine Erhöhung um 26.792 fl. 3 kr. auf, indem die Ueberschüsse bei dem Lagerzins um 30.716 fl. 61 kr., bei den Zufuhren um 39 fl. 42 kr., auf Ausgleich-Conto um 123 fl. 63 kr. mehr, dagegen bei den Manipulationen um 2984 fl. 71 kr., bei der Assecuranz um 469 fl. 58 kr., bei den Zinsen um 573 fl. 86 kr. und bei den Refactien um 59 fl. 48 kr. weniger als im Vorjahre betragen; die Ausgabsposten verminderten sich insgesammt um 142 fl. 74 kr. und sind für Gehalte um 2322 fl. 10 kr., für Lagerhausbahn um 440 fl. 98 kr., für Hauptzollamts-Expositur um 89 fl. 35 kr. und für Steuern und Gebühren um 17 fl. 42 kr. höher, dagegen für Miethe um 13 fl., für Instandhaltung um 1971 fl. 63 kr., für Generalkosten um 461 fl. 87 kr. und für Abschreibungen um 566 fl. 9 kr. niedriger als im Jahre 1891.

Der Geschäftsverkehr nimmt mit jedem Jahre an Ausdehnung und Bedeutung zu; er war das ganze Jahr hindurch unausgesetzt äusserst rege und der Waarenumsatz erreichte die grösste Höhe seit dem Bestande des Unternehmens.

Der gesammte Waarenumsatz, welcher sich seit der Gründung des Lagerhauses nahezu vervierfacht hat, belief sich auf 4,160.040 q gegen 3,937.933 q im Vorjahre und 2,175.723 q nach dem Durchschnitte von 1876—1890. Es betrugen die Einlagerungen 2,041.130 q im Versicherungswerthe von 13,434.420 fl. (gegen 2,050.604 q im Versicherungswerthe von 16,228.350 fl. im Vorjahre), die Auslagerungen 2,118.910 q im Versicherungswerthe von 15,264.420 fl. (gegen 1,887.329 q im Versicherungswerthe von 14,070.580 fl. im Vorjahre); die Tagesbewegung bezifferte sich im Jahresmittel auf 13 867 q (gegen 13.126 q im Vorjahre oder 7297 q nach dem Durchschnitte von 1876—1890) und der durchschnittliche Lagerstand auf 323.500 q (gegen 224.300 q im Vorjahre). — Es wurden 10.119 Posten (gegen 12.155 in 1891) eingelagert und es fanden 24.080 Ausfolgungen (gegen 23.447 in 1891) statt; die Zahl der Versendungen mittelst Eisenbahn und Schiff belief sich anf 16.740 (gegen 15.740 in 1891). — Das Reexpeditionsverfahren fand Anwendung bei 1049 Wagenladungen oder 8 pCt. der gesammten, mittelst Bahn versendeten Menge (gegen 1168 Wagen oder 9·75 pCt. in 1891); hievon entfielen 172 Wagen oder 1·71 pCt. der gesammten Schiffsankünfte (gegen 187 Wagen oder 2·87 pCt. in 1891) auf die Schiffszüge und 877 Wagen oder 9·12 pCt. der gesammten Bahnankünfte (gegen 981 Wagen oder 7·41 pCt. in 1891) auf die Bahnzüge. — Auf den reinen Durchzugsverkehr (ohne Einlagerung) entfallen einund ausgehend 1,428.976 q oder 34·35 pCt. des Gesammtumsatzes, und zwar wurden abgefertigt: im Umschlage von Bahn zu Bahn 272.273 q und von der Bahn zum Schiff 2437 q oder 28·33 pCt. und 0·25 pCt. der gesammten Bahnankünfte (gegen 362.862 q nnd 33.290 q oder 27·25 pCt. und 2·52 pCt. in 1891); im Umschlage vom Schiff zur Bahn 266·413 q, vom Schiff zu Schiff 6962 q und vom Schiff auf Strassenfuhrwerke 166.403 q oder 26·45 pCt., bezw. 0·69 und 16·52 pCt. der gesammten Schiffsankünfte (gegen 113.089, 8455 und 75.169 q oder 17·26, 1·29 und 11·47 pCt. in 1891).

Der Schiffsverkehr liess das ganze Jahr hindurch nichts an Lebhaftigkeit zu wünschen übrig und der Umschlag vom Schiff zur Bahn nahm eine gewaltige Ausdehnung an. Auf dem Landungsplatze des Lagerhauses der Stadt Wien wurden während 274 Ladetagen 461 Schiffe gelöscht, wovon 93 Schiffe oder 20 pCt. eine einfache Arbeitsleistung erforderten, während bei den übrigen 368 oder 80 pCt. die Ausladung auf doppelte, dreifache und sogar vierfache Art erfolgte, indem ein Theil der Ladung eingelagert, ein anderer auf Eisenbahnwagen umgeschlagen, ein dritter auf Strassenfuhrwerke verladen und ein vierter umgeschifft wurde. Im Vorjahre war die Ausladung der während 222 Arbeitstagen gelöschten 310 Fahrzeuge bei 106 Schiffen oder 34 pCt. auf einheitliche und bei 204 Schiffen oder 66 pCt. auf mehrfache Art vor sich gegangen. Die Schiffzuzüge weisen gegen das Vorjahr eine Zunahme um 17·39 pCt., der Eisenbahnverkehr weist in den Ankünften eine Abnahme um 17·49 pCt., insgesammt eine solche um 9·46 pCt. gegen das Vorjahr auf.

Nach Waarengattungen vertheilt entfielen 94·37 pCt. des Gesammtumsatzes auf Getreide und 5·63 pCt. auf sonstige Güter, gegen 95·44 pCt. und 4·56 pCt. im Vorjahre.

Der Belehnungsumsatz blieb ein beschränkter. Von eingelagerten 10.119 Posten wurden 364 Lagerscheine oder 3·60 pCt. (gegen 484 oder 3·98 pCt. in 1891) ausgeschrieben und bei 124 Lagerscheinen im Versicherungswerthe von 706.770 Gulden eine Belehnung von 419.563 fl. 54 kr. vorgemerkt (gegen 137 Lagerscheine im Versicherungswerthe von 745.850 fl. mit einer Belehnung von 482.697 fl. 93 kr. im Vorjahre).

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz.

Monat April 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten April 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten April 1893	Stand am letzten April 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	4316·32	598·24	840·535	4074·025
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	2777·40	—	473·82	2303·58
Korn	299·25	—	101·25	198·00
Gerste	94·62	—	—	94·62
Hafer	418·36	—	86·50	331·86
Mehl	129·92	306·40	153·75	282·57
Reis	70·39	—	11·00	59·39
Zucker	300·00	199·69	—	499·69
Diverse	10·06	—	—	10·06
Zwilche	216·32	—	—	216·32
Schweinfett	—	92·15	14·215	77·935

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten April 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten April 1893	Stand am letzten April 1893
Lagerscheine:				
Stück	18	2	3	17
Versicherungswerth ö. W. fl.	34.690·—	8.200·—	5.400·—	37.490·—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	7	2	2	7
Versicherungswerth ö. W. fl.	22.230·—	1.200·—	4.550·—	25.880·—
Lombardbetrag „ „	13.717·—	—	2.200·—	11.517·—

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	April 1893				April 1892			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt . .	242.058	150.629	135.518	257.169	292.028	183.366	186.565	288.829
Darunter:								
Weizen	62.111	37.252	32.566	66.797	76.282	39.667	53.117	62.832
Roggen	23.283	11.302	12.022	22.563	30.670	15.780	29.336	17.114
Gerste	35.609	11.090	19.063	27.636	54.116	10.922	19.825	45.213
Hafer	18.729	36.719	22.877	32.571	24.775	47.057	34.369	37.463
Mais	32.986	23.812	25.790	31.008	10.393	27.050	29.062	8.381
Hirse	7.040	13.206	5.554	14.692	9.456	4.699	3.629	10.526
Bohnen	12.801	2.026	3.636	11.191	18.399	1.114	1.018	18.495
Erbsen	2.558	634	448	2.744	726	227	357	596
Malz	2.156	282	451	1.987	2.360	—	117	2.243
Raps	3 928	716	796	3.848	11.475	163	435	11.203
Hanfsamen	1 206	206	460	952	606	153	164	595
Wicken	1.300	49	1.040	309	2.297	898	1.162	2.033
Mehl	6.559	1.717	2.283	5.933	4.064	3.125	2.408	4.781
Kleie	4.446	2.249	1.754	4.941	13.439	1.384	2.008	12.815
	214.712	141.260	128.740	227.232	259.058	152.239	177.007	234.290
Spiritus	5.958	1.086	—	7.044	612	1 183	—	1.795
Zucker	3.140	—	665	2.475	7.635	23.837	2.804	28.668
Wein	7.088	1.332	729	7.691	9.055	556	1.550	8.061
Oele und Fette	1.163	770	410	1.523	3.106	1.393	639	3.860
Sonstige Waaren	9.997	6.181	4.974	11.204	12.562	4.158	4.565	12.155
Mittlere Tagesbewegung . .	11.923 Meter-Centner				14.797 Meter-Centner			
Versicherungswerth . . . fl.	2,355.830	929.010	817.420	2,467.420	3,551.790	1,711.460	1,437.880	3,825.370

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	52	10	14	48	178	36	42	172
Versicherungswerth . . fl.	240.710·—	73.650·—	93.250·—	221.110·—	802.520·—	265.970·—	245.060·—	823.430·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	12	4	6	10	69	7	8	68
Versicherungswerth . . fl.	61.300·—	23.100·—	35.100·—	49.300·—	336.510·—	40.500·—	51.950·—	325.060·—
Lombardbetrag . . . . fl.	36.402·55	13.637·50	21.537·50	28.502·55	208.104·23	23 435·—	31.900·—	199.639·23

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Heu und Stroh, Eisen- und Stahlwaaren, Eisen und Stahl, Petroleum und Petroleumnaphta.

Am 1. Juni 1893 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von

I. Heu und Stroh,
II. Eisen- und Stahlwaaren, Eisen und Stahl,
III. Petroleum und Petroleumnaphta

zwischen Stationen der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der pr. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, Lindau trs., ferner Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen, der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzberg-Bahn) und der Schweizerischen Centralbahn andererseits in Wirksamkeit.

Die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für Basel, Station der Schweizerischen Nordostbahn (Bötzberg-Bahn) gelten auch für die gleichnamige Station der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen, zum Preise von 20 kr. ö. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 3. Mai 1893. [418]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des III. Nachtrages zum Tarife, Theil I.

Am 1. Juni 1893 tritt zu den vom 1. Jänner 1886 giltigen Tarifen, Theil I, für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits der III. Nachtrag in Wirksamkeit, welcher die Aufhebung, bezw. Abänderung der bisherigen reglementarischen Bestimmungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 3. Mai 1893. [419]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen, sowie Gera (Reuss), Preuss. Staatsb.

Tarife.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 16. December 1892 wird veröffentlicht, dass die im Vorworte zum Tarife für obigen Verkehr erwähnten Tarife, und zwar:

Theil I des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes,
Theil I des Deutschen Eisenbahntarifes für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen,
sowie die
Theile II der Localtarife der kgl. Sächsischen Staatsbahnen für die Beförderung von Gütern, sowie Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen,

sämmtlich vom 1. Jänner 1893 an giltig, von den Verbandsverwaltungen käuflich bezogen werden können, und dass Aenderungen, sowie Ergänzungen dieser Tarife für die Zukunft auch im „Verordnungs-Blatte“ werden bekanntgemacht werden.

Dresden, am 29. April 1893. [420]

Königliche General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Breslau-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife Theil II.

Mit 15. Mai 1893 tritt der Nachtrag V zum Theil II für den Breslau-Sächsischen Verbandstarif vom 1. August 1891 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages erliegen bei den betheiligten Stationen und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit und sind bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Breslau erhältlich.

Wien, am 30. April 1893. [421]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. priv. Neutitscheiner Localbahn.

Ausgabe von Hin- und Rückfahrkarten.

Vom 1. Mai 1893 an werden für die Strecke Neutitschein—Zauchtel und zurück, bezw. umgekehrt Hin- und Rückfahrtskarten täglich ausgegeben.

Fahrpreise hin und zurück:
II. Cl. 45 kr., III. Cl. 30 kr.

Diese Fahrkarten haben blos für den Tag der Ausgabe Giltigkeit.

Neutitschein, den 15. März 1893. [422]

Sonstige Nachrichten.

Berliner Bahnhöfe. (Vereinigung der Güterverkehre des Hamburger und des Lehrter Güterbahnhofes.) Am 1. Mai wurde der Güterverkehr des Hamburger und des Lehrter Güterbahnhofes in Berlin vereinigt.

Der zollfreie Frachtstückgut-Verkehr beider Bahnhöfe gelangt von diesem Tage ab auf dem bisherigen Berlin-Hamburger Güterschuppen zur Abfertigung; der zollpflichtige Verkehr aus der Richtung Hamburg wird nach dem jetzigen Lehrter Güterbahnhof verlegt und in dem daselbst vorhandenen Güterschuppen, nunmehr Hamburger Zollschuppen, abgefertigt, während der Zollpflichtige Verkehr der Berlin-Lerther Bahn auch ferner im Packhofe zur Abfertigung gelangt.

Der Wagenladungs-Verkehr beider Bahnhöfe wird auf dem bisherigen Hamburger Rangir- und Producten-Bahnhofe (Einfahrt Haidestrasse Nr. 30) abgefertigt; die zeitweise Lagerung der in Wagenladungen eingehenden Getreide- und Mehlsendungen findet in dem bisherigen Lehrter Güterschuppen statt.

In der Abfertigung des Eilgut- und Viehverkehrs treten Aenderungen nicht ein.

Der bisherige Hamburger Güterbahnhof in Berlin erhält die Bezeichnung „Hamburger und Lehrter Güterbahnhof“.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1020	Oesterr. Nordwestbahn		Schotter und Steine des Specialtarifes 3	Altpaka	Jitschin	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	13·3 kr.	9·4 kr.	3·9 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für die Libaner Bezirksvertretung bestimmt, resp. an dieselbe adressirt sein
1021	Oesterr. Nordwestbahn	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Kalk, gebrannter	Hohenelbe		Aufgabe in vollen Wagenladungen. Unter Aufrechthaltung der für Güter der Classe C bestehenden Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen dieser Transporte hat durch Arbeiter und auf Kosten der Partei in der jeweilig festgesetzten Frist zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W.			Im Kartirungswege		Der Zuschlag zu den Frachtgebühren der S.N.D.V.B. kommt nicht zur Berechnung
					Reichenberg				29·7	23·5	6·2			
					Wostroměř				19·4	16·4	3·0			
					Starkotsch				20·7	17·5	3·2			
					Sedletz-Kuttenberg				34·1	26·0	8·1			
1022	Oesterr. Nordwestbahn		Glaswaaren aller Art	Podebrad	Polna-Stecken	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Unter Aufrechthaltung der übrigen für diesen Artikel geltenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	Verschieden	kr. a) 43·4 b) 36·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Wien Oe.N.W.B.					a) 72·0 b) 51·5				
				Polna-Stecken	Wien Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen				99·0				
					Prag Oe.N.W.B.					75·0				
					Wien Oe.N.W.B.	Bei Anfgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen				70·5				
					Prag Oe.N.W.B.					57·3				
1023	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Chamotte- und Thonwaaren der Classe B	Prag B.W.B. transit	Podebrad	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; die Sendungen müssen für die Glasfabrik in Podebrad bestimmt sein; die Aufgabe hat mit directen Frachtbriefen zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verband	Kreuzer, Classe B: 32·8	25·5	7·3	Im Kartirungswege		
			Chamotte- und Thonwaaren der Classe C						Classe C: 25·1	19·8	5·3			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									per 100 kg Pfennige					
1024	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Lieben Oe.N.W.B. und St.E.G.	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 5000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	85	45*)	40	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für den Bahntransport ab Umschlageplatz und der Schiffsconnossemente für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg. Diese Documente, welche keinen bahnämtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1894 in Vorlage zu bringen	*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt zehn Pfennige pro 100 kg
				Schönpriesen-Umschlag		5000 kg			75	40*)	35			
				Dresden-Elbkai		5000 kg			125	85	40			
						10000 kg			121	81	40			

Die Sendungen müssen für die Einrichtung der neu erbauten Hutfabrik von M. Verder bestimmt sein, und müssen die Frachtbriefe eine diesbezügliche Bestätigung des Stationsvorstandes enthalten.

Eine Refactieliquidirung auf Grund des Ausnahmetarifes Nr. 15 auf Seite 186 des Tarifes findet nicht statt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	
1025	Oe.N.W.B.	Betheiligten Bahnen	**Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterreich.** Die für Maschinen und Maschinentheile im Verordnungs-Blatte Nr. 33 vom 21. März d. J., sub Pos. 529, publicirten Frachtsätze finden unter denselben Bedingungen auch auf Sendungen Anwendung, welche zur Erweiterung der in Böhm.-Trübau bereits bestehenden Spinnfabrik bestimmt sind.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1026	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalk (gebrannt) und Kalksteine	Beraun B.W.B. und k.k.St.B.	Dresden-Altstadt	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 10. Mai 1893 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband	Bestehen keine	Pfge. 83		Im Kartirungswege		
					Dresden-Friedrichstadt					85				
					Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhf.)					86				
				Prag (B.W.B.) tre.	Dresden-Altstadt					71				
					Dresden-Friedrichstadt					73				
					Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhf.)					74				
				Zditz	Dresden-Altstadt					92				
					Dresden-Friedrichstadt					94				
					Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bhf.)					95				
				oder vice versa										
1027	Südbahn-Gesellschaft		Schotter	Wr.-Neustadt	Sopron	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	29	20	9	Im Kartirungswege		
									Heller inclus. ungar. Transportsteuer					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1028	Südbahn-Gesellschaft		Föhrenzapfen	Szombathely transit	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	70 Heller incl. ungar. Steuer	46 Heller incl. ungar. Steuer	24 Heller	Im Kartirungswege		
1029	Südbahn-Gesellschaft		Erdfarben (Farberden) der Positionen E 22 und 23 des Tarifes Theil I, sowie Weinhefe	Gumpoldskirchen (und vice versa)	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	16 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1030	Südbahn-Gesellschaft		Holz, als: Brennholz, Scheitholz, der Pos. H. — 20/1 des Tarifes Theil I	Laibach Franzdorf Loitsch Rakek Adelsberg Prestranek St. Peter	a) Triest Südb. und Fiume b) Görz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf-, bezw. Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	ad a: 48, 43, 43, 38, 35, 35, 32 ad b: 61, 53, 48, 43, 43, 43, 43	Verschieden	Im Kartirungswege		
1031	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Ebenfurth Südb.	St. Egyden	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Abladen durch Parteiorgane	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	22 Heller	12 Heller	10 Heller	Im Kartirungswege		
			Strohteigmasse (Strohpapiermasse), feuchte	St. Egyden	Ober-Eggendorf Gloggnitz Wien (Matzleinsdorf) Wr.-Neustadt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen			Heller: 18 18 43 13	Heller: 12 14 36 10	Heller: 6 4 7 3			
1032	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Mähr.-Ostrau	Diósgyör	Bezahlung der Fracht für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	55·8 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1033	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohle, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	R a i t z	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von **4000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 10. Mai 1893 bis 31. Mai 1894	Directer Tarif im Oesterr. Kohlen-Verkehre vom 1. April 1888	45·2 kr.	41·6 kr.	3·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die relamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1034	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	welche auf Grund des Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Gütertarifes vom 1. April 1889 abgefertigt werden können	Rossbach	Triest oder Fiume	Aufrechthaltung der Bestimmungen für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Güterverkehr, giltig vom 1. April 1889 a) Bei Aufgabe als Eilgut b) Bei Aufgabe als Frachtgut in jedem Gewichte c) Bei Aufgabe als Frachtgut für die im Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Tarife, Seite 11, sub c) speciell angegebenen Artikel — bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Güterverkehr vom 1. April 1889		a) 494 b) 300 c) 194		*) Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		*) Siehe Bestimmungen des Oesterr.-Ungar.-Spanisch-Brasilianischen Gütertarifes vom 1. April 1889 Die Abfertigung der Transporte erfolgt via Kufstein
				A s c h						a) 460 b) 284 c) 181				
			welche auf Grund des Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Gütertarifes, giltig ab 1. Februar 1889 abgefertigt werden können	Rossbach		für Stückgüter bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen		Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Güterverkehr vom 1. Februar 1889		286 283 281·5		*) Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		*) Siehe Bestimmungen des genannten Tarifes
				Asch		Aufrechthaltung der Bestimmungen für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Güterverkehr, giltig vom 1. Februar 1889				kr. ö. W. 270				
1035	B.E.B.		Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. December 1893 gelangt für die zur Neuanlage der Glasfabrik der Firma Ludwig Moser & Söhne in Meierhöfen dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach C a r l s b a d bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1036	Buschtěhrader Eisenbahn		Thonerde, gewöhnliche (lose oder in Säcke verpackt) und Caolin	Carlsbad	a) Moosach (Bayer. St.B.) b) Pasing (Bayer. St.B.)	Bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Einhaltung der übrigen einschlägigen Tarifbestimmungen. Auf Sendungen in Wagen von weniger als 10000 kg Ladegewicht finden diese Frachtsätze keine Anwendung	Vom 9. Mai 1893 an bis auf Weiteres, längstens aber bis zur tarifmässigen Durchführung, bezw. Ende December 1893	Böhmisch-Bayerischer Gütertarif, Heft III vom 1. April 1879 sammt Nachträgen	Es bestehen keine directen Frachtsätze	Mark für 100 kg a) 0·96 b) 0·98		Kartirung		
				Falkenau a/E.						a) 0·89 b) 0·91				
									Kreuzer ö. W.					
1037	Buschtěhrader Eisenbahn		Dach- und Mauerziegel	Kaaden-Brunnersdorf	Annathal-Rothau	1. Anlieferung von mindest. 500 t. 2. Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. 3. Das Auf- und Abladen ist parteiseits zu besorgen	Bis Ende December 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 nebst Nachträgen I—V	22·7	16·0	6·7	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1894	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf diese Frachtermässigung
					Unter-Graslitz				23·2	16·5	6·7			
					Ober-Graslitz				23·7	17·0	6·7			
					Klingenthal (B.E.B.)				24·5	17·8	6·7			
1038	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kgl. ungar. Staatseisenbahnen	Getreide der Position G 13 des Tarif-Theiles I	Stationen der Strecken Herend—Vép und Györ—Kis-Czell	Graz loco und transit	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Verbandstarif, Theil II, giltig vom 1. Juli 1887	Verschieden	Verschieden	4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf Grund der auf die reclamirende Firma als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicate, welche spätestens bis Ende März 1894 vorzulegen sind	Solche Sendungen, welche nach den im Tarife für den Südwestösterr.-Ungar. Verband enthaltenen Stationen, ferner nach Vorarlberg oder dem Auslande bestimmt sind, oder von Györ transit originiren, sind von dieser Begünstigung ausgeschlossen
				Szombathely loco	Graz loco									

Des Weiteren findet die im Verordnungs-Blatt Nr. 149 vom 29. December 1892, sub Pos. 2410 verlautbarte Frachtermässigung auf Getreidesendungen, welche zu den Frachtsätzen des nebengenannten Verbandtarifes abgefertigt werden, keine Anwendung.

Berichtigung. **Südbahn-Gesellschaft.** Der im Verordnungs-Blatte Nr. 47 ex 1893, sub Post 946, publicirte Frachtsatz von 36 h per 100 kg für Mineralkohle ab Prevali nach Klagenfurt ist durch den im Verordnungs-Blatte Nr. 35 ex 1893, sub Post 675, für gleichartige Transporte in der bezeichneten Relation verlautbarten Ermässigungssatz von 32 h per 100 kg gegenstandslos.

Druck von Otto Maass & Sohn. Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 53. Wien, 9. Mai 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concession vom 19. März 1893, Z. 4281, zum Baue und Betriebe einer Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung hat der k. k. Handelsminister unter dem 19. März 1893 dem Ingenieur L. Ph. Schmidt in Fischau bei Wr.-Neustadt im Vereine mit Carl Fritscher, Grossgrundbesitzer auf Schloss Herberstorf, und Georg Ottermann, Chef der Firma G. Ottermann & Comp. in Wien, die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz in Gemässheit der nachstehenden Bestimmmungen ertheilt:

1. Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der obigen Drahtseilbahn ehestens zu beginnen, binnen längstens Einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden, und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines haben die Concessionäre durch Erlag einer Caution von 2500 fl. in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

2. Soweit zur Anlage der projectirten Seilbahn öffentliche Wege und Anlagen in Anspruch genommen werden sollten, haben die Concessionäre die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Wege und Anlagen Verpflichteten, bezw. jener Behörden und Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung derselben nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

3. Die Concessionäre haben sich beim Baue und Betriebe der intendirten Bahn nach den gegenwärtigen Bestimmungen und den vom Handelsministerium aufzustellenden technischen Concessions-Bedingnissen, sowie nach den bestehenden und künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

4. Die effectiven Anlagekosten dieses Unternehmens sind seinerzeit nach Vollendung des Bahnbaues gehörig nachzuweisen.

Soferne nach erfolgter concessionsmässiger Herstellung und Inbetriebsetzung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung hiezu ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

5. Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen über ein seinerzeit von den Concessionären an das Ministerium des Innern zu stellendes Ansuchen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre zu treten haben wird.

Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen bleibt bezüglich dieser Drahtseilbahn ausgeschlossen.

Das gesammte Anlagecapital ist auf Grund eines von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplanes innerhalb der Concessionsdauer (P. 11) zu amortisiren.

6. Die Tarife für den Personenverkehr und den eventuell einzuführenden Gütertransport, in letzterem Falle auch die Waarenclassification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden soll.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

7. Die Concessionäre sind verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung mit allen fahrplanmässigen Zügen zu befördern. Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Post-, Telegraphen- und Telephonanstalt können die Concessionäre ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung dieser Seilbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

8. Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

9. Die Concessionäre sind verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und militärischen Ordonnanzen auf der Drahtseilbahn die freie Fahrt einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

10. Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf ausgediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

Die Dauer dieser Concession wird auf die Zeit von fünfzig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt nnd erlischt die Concession nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im Punkt 1 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung und Aufrechthaltung des Betriebes nicht eingehalten werden.

12. Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten der Concessionäre zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

13. Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, den vorstehenden Bestimmungen oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung haben die Concessionäre bis auf Weiteres eine besondere Vergütung an den Staatsschatz nicht zu leisten.

14. Der Staatsverwaltung wird schliesslich das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in den vorstehenden Bestimmungen, in den Concessions-Bedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer diese Concession für erloschen zu erklären.

Technische Concessions-Bedingnisse für die Drahtseilbahn auf den Schlossberg in Graz.

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn auf den Schlossberg in Graz ist mit einer Spurweite von 1·0 m als Drahtseilbahn mit Verwendung der Zahnstange als Sicherheitsvorkehrung und vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 1·25 m per Secunde anzulegen und einzurichten.

Das k. k. Handelsministerium behält sich vor, im Falle als der Betrieb bis in die Nachtstunden ausgedehnt werden sollte, hiefür besondere Sicherheitsmassregeln anzuordnen.

Während der Wintermonate darf der Betrieb nur mit besonderer Bewilligung des k. k. Handelsministeriums eingestellt werden.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen haben die Concessionäre allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

Die Ernennung des von den Concessionären zu bestellenden Bauaufsichtsorganes unterliegt der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

2. Trasse.

Die Bahn beginnt in einer in der Sackstrasse nächst dem Hause Nr. 56 anzulegenden Station und ist an der Lehne des Schlossberges ansteigend, zur Endstation auf das Plateau desselben, und zwar womöglich in gerader Richtung zu führen.

3. Unterbau.

Die Bahn ist durchgehends doppelgeleisig zu erbauen.

Mit Ausnahme der in der Mitte der Bahnlänge anzulegenden Ausweiche kann das Doppelgeleise derart hergestellt werden, dass eine mittlere Schiene gemeinsam für beide Geleise dient.

In der Mitte der Ausweiche hat die Entfernung der Geleismitten von einander unter der Voraussetzung, dass die Wagenbreite nicht grösser als 1·75 m ist, mindestens 2·75 m zu betragen.

Die maximale Steigung der Bahn wird mit 600 pro Mille festgesetzt.

Die Steigung der Bahn innerhalb der einzelnen Theilstrecken derselben kann einerseits den Terrainverhältnissen thunlichst angepasst werden, andererseits ist aber dieselbe derart auszuführen, dass eine stetige, sichere und ruhige Auflagerung des Drahtseiles mit Beachtung der beim Betriebe in demselben auftretenden Spannungen erzielt wird. Die Neigungsbrüche sind in entsprechender Weise abzurunden.

Der Bahnkörper hat unter der Voraussetzung, dass die Wagenbreite nicht grösser als 1·75 m ist, sowohl im Damme als im Einschnitte eine solche Kronenbreite zu erhalten, dass die Oberkante des Bahnkörpers an jedem Punkte von der nächstliegenden Geleiseachse mindestens 0·9 m entfernt ist.

Falls die Wagen mit einer grösseren Breite als 1·75 m ausgeführt werden, ist die Kronenbreite des Bahnkörpers um die Mehrbreite der Wagen zu vergrössern.

Der Bahnkörper ist ferner derart herzustellen, dass derselbe für den Oberbau eine unverrückbare Grundlage bildet.

Die Bahn ist in allen ihren Theilen genügend zu entwässern und sind weiters behufs leichterer Begehung der Strecke durch das Bahnpersonale im Bahnplanum Treppen anzubringen.

Alle Brücken und Durchlässe sind in definitiver Weise aus Stein und Eisen herzustellen.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Bahnbrücken und Bahnüberbrückungen ist die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, ferner sind in jedem Falle die grundsätzlichen Bestimmungen für die Lieferung und Aufstellung eiserner Brücken in der vom k. k. Handelsministerium im Jahre 1892 genehmigten Fassung zu beobachten.

Die Projectspläne für die gesammten Anlagen des Unterbaues sind dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

4. Oberbau.

Der Oberbau ist mit eisernen Querschwellen auszuführen und gegen Längsverschiebung vollkommen zu sichern.

Jedes Geleise hat ausser den Laufschienen noch eine zur Regulirung der Fahrgeschwindigkeit dienende Zahnstange nach System Riggenbach zu erhalten.

Die Laufschienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 23 kg betragen.

Die Detailconstruction des Oberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

5. Hochbauten.

Die Hochbauten der Stationen sind in einer den Verkehrsbedürfnissen angemessenen Grösse herzustellen; dieselben können entweder in definitiver Weise oder auch aus Riegelmauerwerk auf einer Untermauerung erbaut werden.

In den Stationen sind entsprechend grosse, gedeckte Warteräume und Passagier-Aborte herzustellen.

Sämmtliche Hochbauten sind im Einklange mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Stations- und Bahneinfriedungen und ähnliche Anlagen an der Bahn sind an jenen Stellen auszuführen, wo dies Seitens des k. k. Handelsministeriums angeordnet werden sollte.

6. Betriebseinrichtungen.

Die bewegende Kraft wird durch das mittelst Wasserbelastung erzeugte Uebergewicht des jeweilig in der oberen Station befindlichen Wagens hervorgerufen und durch ein über eine Seiltrommel gewundenes Drahtseil auf den in der unteren Station befindlichen Wagen übertragen.

Das Drahtseil muss mindestens eine zehnfache Sicherheit besitzen.

Die Detailpläne für die gesammte Betriebs- und maschinelle Einrichtung der Bahn sind dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Die Bahn ist mit einer Telephonleitung und elektrischen Läuteapparaten zu versehen.

7. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind wenigstens 2 Personenwagen mit einem Fassungsraume von je 26 Personen anzuschaffen.

Die Wagen sind mit Rücksicht auf die besonderen Anlage- und Betriebsverhältnisse der Bahn zu con-

struiren und mit mindestens zwei von einander unabhängigen Bremsvorrichtungen zu versehen, wovon die eine als Handbremse normalmässig, die andere im Falle eines Seilbruches automatisch in Thätigkeit zu treten hat.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums und sind gleichzeitig mit den Plänen für den Unterbau der Bahn in Vorlage zu bringen.

8. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, die Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungs-Gegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insoferne zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

9. Behandlung von archäologischen und kunsthistorischen Fundgegenständen.

Archäologische und kunsthistorische Funde, welche bei den Bauarbeiten vorkommen sollten, sind sofort der k. k. Centralcommission für Erforschung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale in Wien anzuzeigen.

Die Concessionäre haben diesfalls den Bestimmungen des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 6. Mai 1889, Z. 18.032 (Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 60 ex 1889) zu entsprechen und den Anordnungen der genannten k. k. Centralcommission gewissenhaft Folge zu leisten.

Wien, am 19. März 1893. Z. 4281.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Heilenstein-Frasslau der Localbahn Cilli-Wöllan über Franz, Möttnig und St. Martin zur Station Stein der Localbahn Laibach-Stein.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Ingenieur Eduard Klemensiewicz in Wien, im Vereine mit dem Ingenieur Carl v. Demuth, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Heilenstein-Frasslau der Localbahn Cilli-Wöllan über Franz, Möttnig und St. Martin zur Station Stein der Localbahn Laibach-Stein im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 22. April 1893. Z. 16.106.

Der Wasserballast auf Seeschiffen.

Die Leichtigkeit, mittelst des Wasserballastes den Schiffen die nothwendige Stabilität zu geben — es ist nur das Oeffnen einiger Hähne erforderlich — hat insbesondere bei Fahrzeugen langer Fahrt zu einer immer häufiger werdenden Anwendung dieses Ballastes geführt. Der einzige Uebelstand hiebei ergibt sich nur dann, wenn der Tank blos theilweise mit Wasser gefüllt wird und demselben wegen mangelnder Längsschotten erlaubt, hin- und herzurollen, da in solchem Falle die Stabilität des Schiffes erheblich geschädigt wird.

„De Zee" knüpft an die Verwendung des Wasserballastes nachstehende Betrachtungen.

Will man die Stabilität eines Fahrzeuges vergrössern, so kann dies durch grosse Gewichte erzielt werden, welche im untersten Schiffsraume parallel zur Kiellinie gestaut werden.

Zu dem gedachten Zwecke lässt sich Wasser ganz besonders gut unter der Voraussetzung verwenden, dass es einen rationell construirten Tank vollkommen ausfüllt, weil nur auf diese Weise der Schwerpunkt der Gesammtladung tiefer gelegt wird, ohne aus der Längsachse des Schiffskörpers zu treten. Anders verhält es sich, wenn der Tank durch den Wasserballast nicht vollständig ausgefüllt wird und derselbe seitlich hin- und herrollen kann, wodurch der Gesammtschwerpunkt seitliche Verschiebungen erfährt.

Wenn jedoch der Tank mit Längsschotten ausgestattet ist, welche die obbezeichneten Bewegungen des Wassers hintanhalten, so werden selbst bei halber Tankfüllung keine besonderen Unzukömmlichkeiten sich ergeben.

Die Umstände können zur See es öfter wünschenswerth machen, die in Folge Verbrauches von Kohle und Proviant geminderte Stabilität des Schiffes wieder herzustellen. Wäre es möglich, die Tanks mit einem Male anzufüllen, dann würde sich die Sache sehr einfach gestalten, das Füllen erfordert aber eine geraume Zeit, wobei das Schiff allen Unzukömmlichkeiten ausgesetzt ist, welche halbgefüllte Tanks im Gefolge haben.

Lässt man das Wasser nur in eine Tankabtheilung eintreten, so werden sich dieselben Uebelstände, aber in etwas geringerem Grade ergeben. Um denselben zu begegnen, wird es angezeigt sein, das Wasser nach und nach in die Tanks einströmen zu lassen und, wo seitliche Unterabtheilungen bestehen, die beiden gegenüber liegenden Abtheilungen gleichzeitig zu füllen. Es versteht sich von selbst, dass dieselben Vorsichtsmassregeln ebenfalls bei dem Auspumpen der Tanks beobachtet werden müssen.

Am vortheilhaftesten wird es sein, die Tanks schon im Hafen anzufüllen oder auszupumpen, vornehmlich, wenn sie nicht Längsschotten besitzen. Die Tanks ohne derartige Unterabtheilungen sind für das Schiff gefährlich, weshalb von vielen Seiten der Umbau derselben gefordert wird.

Wenn das Füllen, bezw. Auspumpen der Tanks in See unbedingt nothwendig geworden, so ist hiefür günstiges Wetter abzuwarten; bei hohem Seegange und nicht entsprechender Theilung der Tanks ist die Arbeit unter Umständen gänzlich zu unterlassen.

Selbstverständlich bleibt die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass die Stabilität des Fahrzeuges durch zuviel Wasserballast im Seegange beeinträchtigt wird; allgemeine Regeln können diesbezüglich nicht gegeben werden, da hiebei nicht nur die Beschaffenheit des Schiffes, son-

dern auch jene des Seeganges massgebend sind. Immer muss man jedoch berücksichtigen, dass es stets unzulässig ist, mit halbgefüllten Tanks zu fahren, und dass es besser sein wird, nur die nothwendige Zahl derselben, aber jedes Stück vollständig zu füllen.

Die Versicherungs-Gesellschaft „Lloyd" hat, nach einer Mittheilung des „Engineer", im vorigen Jahre ein Circular erlassen, welches die Ueberanstrengung der Petroleumdampfer durch unzeitige und unrationelle Verwendung von Wasserballast zum Gegenstande hat. Dieses Circular sagt: „Es ereignet sich häufig, dass man auf Petroleumschiffen es unterlässt, sich zu überzeugen, ob die Ballasttanks wirklich vollständig gefüllt wurden, und ob dieselben während der Fahrt auch gefüllt bleiben. Die besagte Unterlassung hat unter Umständen Havarien zur Folge, welche sich bei einiger Vorsicht leicht hintanhalten lassen. So ereignete sich beispielsweise der Fall, dass ein leerer Tank eingedrückt wurde, weil das Wasser im nebenliegenden Tank bei Seegang heftig hin- und herkollerte. Ueberhaupt zählen Verletzungen der Schotten durch freies Wasser im Laderaume und in sonstigen Räumen nicht zu den Seltenheiten. Flüssigkeiten in den Laderäumen können mehr Uebelstände im Gefolge haben, als jede andere Ladung. Es ist für Einrichtungen zu sorgen, welche es möglich machen, jeden Ballasttank ganz zu füllen und sich die Gewissheit zu verschaffen, ob derselbe auch während der Fahrt gefüllt bleibt."

Im Uebrigen behandelt das in Rede stehende Circular die beim Füllen des Wassertanks zu beobachtenden Vorsichtsmassregeln und weist darauf hin, dass auf einem Petroleumdampfer das Oel aus einem Ladungstank durch einen leeren Ballasttank in den Kohlenbunker gelangen und die Kohlen daselbst tränken kann, so dass es dann nur der Gunst eines besonderen Zufalles zu danken ist, wenn dem Fahrzeuge ein Unglück erspart bleibt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Hronow über Eipel und Königinhof nach Hořitz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat die Statthalterei in Prag unterm 31. März beauftragt, bezüglich des von dem Stadtrathe Josef Balik in Hronow und seinen Consorten vorgelegten Projectes für eine Localbahn von Hronow über Eipel und Königinhof nach Hořitz im Sinne der Bestimmungen der §§ 10 bis 14 der Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, bezw. des § 3 der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, die Trassenrevision einzuleiten. Diese Amtshandlung hat jedoch zunächst nur den Zweck, zu constatiren, ob und inwieweit die Verkehrsverhältnisse des von der Projectslinie berührten Landestheiles die Ausführung dieser Linie oder einzelner Theilstrecken derselben wünschenswerth erscheinen lassen und welchen Abänderungen das Project zu unterziehen wäre, um eine allfällige Schädigung der benachbarten und insbesondere der staatlich garantirten Bahnlinien hintanzuhalten. In letzterer Beziehung wird neben der Beschränkung des Projectes auf die Herstellung einzelner Theilstrecken der intendirten Bahnlinie insbesondere die schmalspurige Ausführung derselben in Erwägung gezogen werden. [H.-M.-Z. 4295.]

Projectirte schmalspurige Eisenbahn mit Dampfbetrieb von der Stadt Carlsbad nach Giesshübl-Puchstein. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 28. April die Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des von der Firma Heinrich Mattoni in Giesshübl-Puchstein vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige Eisenbahn mit Dampfbetrieb von der Stadt Carlsbad nach Gieshübl-Puchstein im Sinne der Bestimmungen der §§ 3—5 der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die politische Begehung einzuleiten und über das Ergehniss dieser Amtshandlung, bei welcher vor Allem etwaige Trassen- und Stationsfragen, insbesondere aber die Frage der Spurweite, der Betriebsart, dann der Strassenbenützung etc. erörtert werden wird, einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 12.420.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Lundenburg—Grusshach: Personen-Haltestelle bei dem nächst der Ortschaft „Guttenfeld" gelegenen Wächterhause Nr. 73: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Nikolsburg hat die politische Begehung, betreffend die Errichtung einer Personen-Haltestelle bei dem nächst der Ortschaft „Guttenfeld" gelegenen Wächterhause Nr. 73, für den 12. Mai anberaumt. [G.-I.-Z. 8920.]

Projectirte Erweiterung und Umbau der Montanbahn-Verladestelle in Karwin. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der gräfl. Larisch-Mönnich'schen Central-Direction in Karwin für die Erweiterung und den Umbau der dortigen Montanbahn-Verladestelle für den 13. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 8743.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Linie Aussig—Teplitz — Komotau: Geleiseanlage zum Juliusschachte in Brüx.) Auf Grund des anstandslosen Ergehnisses der am 19. Jänner durchgeführten Localcommission wurde hinsichtlich des Projectes für die Reconstruction und Neuanlage der Verladegeleise bei dem in der Gemeinde Kopitz gelegenen Juliusschachte Nr. III des Montanärars in Brüx die Ausführungs-Bewilligung ertheilt. [21. April, Z. 15.977.]

Böhmische Nordbahn. (Verladeprofil-Aufstellung in Jungbunzlau und Bodenbach.) In der Station Jungbunzlau der Linie Prag—Georgswalde-Ebershach und in der Station Bodenbach der Linie Bodenbach—Warnsdorf wird je ein eisernes combinirtes Verladeprofil errichtet. [21. April, Z. 20.753.]

— (Mehrere Nebengebäude bei Wächterhäusern.) Bei den Wächterhäusern Nr. 5, 45, 55, 80, 95 und b am Bahnhofe in Bišič; a und b am Bahnhofe in Habichstein der Strecke Prag—Georgswalde-Ebershach, sodann beim Wächterhause a/8 der Strecke Kralup—Neratowitz; b/3 und b/13 der Strecke Bakow—Turnau; c/6 und a in der Station Franzensthal der Strecke Bensen—Böhm.-Leipa und endlich d/25 und a in der Station Bensen der Strecke Bodenbach—Tannenberg werden Nebengebände errichtet. [21. April, Z. 20.910.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Mitbenützung einer Wasserleitung.) Die Bahnverwaltung hat der L. Hutschenreuther'schen Anna-Braunkohlenzeche bei Zettlitz die Mitbenützung der in km 186·9—187·0 der Strecke Carlsbad—Chodau gelegenen Gerinnwasserleitung zum Zwecke der Ableitung von Grubenwässern gestattet. [18. April, Z. 17.188.]

— (Verbindungscanal der Schleppbahn Tuhan-Mayrauschacht.) Zwischen dem Durchlasse in km 0·507 der Schleppbahn Tuhan-Mayrauschacht und dem angrenzenden Wegcanale in der Gemeinde Winařitz wird für Zwecke der Prager Eisenindustrie-Gesellschaft in Kladno ein Verbindungscanal hergestellt. [18. April, Z. 17.186.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth: Umgestaltung des Schubschrankens bei der Niveauübersetzung in km 29·398.) Auf Grund des Ergebnisses der am 28. März durchgeführten Localverhandlung wurde die projectirte Umgestaltung des Schubschrankens bei der Niveauübersetzung in km 29·398 der Strecke Prag—Pilsen zur Ausführung genehmigt. [14. April, Z. 14.448.]

— (Umgestaltung eines Zugschrankens.) Der bei der Wegübersetzung in km 28·6/7 nächst der Station Karlstein gelegene Zugschranken wird in einen sperrbaren Handschranken umgewandelt. [21. April, Z. 60.460 ex 1892.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Zahnradbahn St. Wolfgang-Schafbergspitze. (Locomotivprüfung.) Am 11. April fand die technisch-polizeiliche Prüfung der in der Locomotivfabrik Krauss & Cie. in Linz erbauten und für die Zahnradbahn St. Wolfgang-Schafbergspitze bestimmten Bergmaschine, welche mit der Inventarnummer I und der Fabriksnummer 2744 bezeichnet ist, mit anstandslosem Ergebnisse statt. Nachdem sich die Commission die Ueberzeugung

verschafft hat, dass der Dampfkessel dieser Locomotive die gesetzliche Probe gut bestanden hat, wurde die Besichtigung und Abmessung der auf den Gang der Maschine Einfluss übenden Bestandtheile vorgenommen, wobei nachstehender Befund constatirt wurde: Der Kessel der Maschine ruht mittelst aussen liegenden Rahmen auf 3 Achsen, von welchen die Kuppelachse und Treibachse zwischen der Rauchkammer und Feuerbüchse, die nach dem System Webb geführte Laufachse hinter der Feuerbüchse gelagert ist. Letztere hat eine seitliche Gesammtverschiebung von 70 mm und wird durch 2 Runddrahtfedern in der Maschinenmitte gehalten. Die Kraft geht von den Cylindern mittelst eines einarmigen Balanciers auf die Triebachse, indem die Triebachse in der Nähe des Triebzapfens an einen Bolzen der Kuppelstange angreift. Auf den gekuppelten Achsen sitzen je 2 nach Patent Abt elastisch verbundene Zahnkränze, sowie je 2 lose Tragräder. Neben den Zahnkränzen befinden sich mit diesen und der Achse verbunden 4 gerifte Bremsscheiben. Zur Dampfvertheilung ist die variable Expansionssteuerung nach System Groch inneliegend angeordnet. Das nöthige Speisewasser ist in Kästen zu beiden Seiten der Feuerbüchse. die Kohlen in einem solchen hinter derselben untergebracht. Das Maschinengewicht wird mittelst 6 Federn auf die 3 Achsen vertheilt. Auf den beilförmig geriften 4 Bremsscheiben liegen mit Broncebacken armirte Bremsbänder. Je 2 auf einer Seite der Maschine liegende Bremsbänder werden gleichzeitig mittelst Hebel, Schraube und Kurbel vom Führerstand aus gezogen. Diese beiden Bremsen dienen zum Anhalten und als Nothbremsen, während die Geschwindigkeit bei der Thalfahrt mit der Luftbremse geregelt wird. Ausserdem besitzt die Maschine ein Blaserohr, ein Sieb im Rauchkasten, 2 Injectoren mit Kesselventilen, je einen Wasserstandszeiger zu beiden Seiten des Langkessels, einen Manometer, 2 Sicherheitsventile mit Hebel und Federbelastung, eine Dampfpfeife mit Zugleitung nach vorne und an beiden Enden Bahnräumer. An der Vorderseite ist ein elastischer Buffer und 2 Schleppketten, an der Hinterseite eine Stossplatte angebracht. Das Totalgewicht dieser Maschine im vollständig ausgerüsteten Zustande beträgt 17·5 t. Die Probefahrt mit der vorbeschriebenen Berglocomotive fand auf der Theilstrecke St. Wolfgang bis km 1·9 anstandslos statt. Bei der Bergfahrt wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 7 km und eine maximale Geschwindigkeit von 10 km per Stunde erreicht. Die Maschine bewegte sich bei diesen Fahrten den Zahnverhältnissen entsprechend sicher und ruhig, die mit den Bremsen angestellten Versuche auf den grössten Steigungen haben ein vollständig befriedigendes Resultat geliefert, so dass es keinem Anstande unterliegt, diese Maschine dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wovon die Bahnverwaltung in Kenntniss gesetzt wurde. [Z. 22.382.]

K. k. Oesterr. Staatsbahnen. (Einstellung eines Bierwagens in den Wagenpark der Staatsbahnen.) Das k. k. Handelsministerium hat die Anzeige der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen genehmigend zur Kenntniss genommen, dass die Erste Actienbrauerei in Eger einen nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 11. Jänner 1890, Z. 1899, genehmigten Type erbauten Bierwagen mit Bremse und einer Heizvorrichtung für Briquetts in den Wagenpark der k. k. Staatsbahnen eingestellt hat. [Z. 21.458.]

Nachrichten aus Ungarn.

Fünfkirchen - Barcser Eisenbahn. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 25. April fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Friedrich von Harkányi die ursprünglich für den 9. April anberaumt gewesene, jedoch wegen Beschlussunfähigkeit vertagte ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Fünfkirchen - Barcser Eisenbahn-Actien-Gesellschaft (vergl. Vrgs.-Bl. Nr. 45) statt. Nach Anerkennung der statutenmässig diesmal nicht mehr an die Zahl der deponirten Actien gebundenen Beschlussfähigkeit der Gesellschaft und Constituirung des Bureaus, wurde in Anwesenheit von 16 Actionären mit 1923 Actien mit Genehmigung des Regierungs-Commissärs die Versammlung als eröffnet erklärt. Den Gegenstand der Berathung bildete die Beschlussfassung bezüglich des mit dem Handelsministerium in Angelegenheit der Regelung der schwebenden Fragen zu Stande gekommenen Uebereinkommens, sowie über den mit der kgl. Ung. Staatsbahn abgeschlossenen Betriebsvertrag (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 58 ex 1892 und Nr. 7 ex 1893.) Nach Erledigung der Formalien wurde der Bericht der Direction verlesen, in welchem dargelegt wird, dass, nachdem die gemeinschaftliche Betriebsdirection für die drei Fünfkirchner Bahnen aufgelöst wurde, zwischen der Regierung und der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft betreffend die Erwerbung des Peagerechtes für die Strecke Villány—Üssög ein Uebereinkommen zu Stande gekommen ist und endlich die Regierung eine Verstaatlichung der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn nicht in Aussicht genommen hat, die Direction sich zum Abschlusse eines Betriebsvertrages bereit erklärt habe, aber gleichzeitig die Ordnung der schwebenden Fragen wünschte, die vornehmlich auf das Investitions - Anlehen vom Jahre 1876 und die Investitionen Bezug haben. Erst nach langwierigen Verhandlungen konnte eine Vereinbarung zwischen der Regierung und der Gesellschaft erzielt werden; das Resultat derselben findet in dem mit dem Handelsministerium vereinbarten Protokolle und in dem mit der Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen vereinbarten Betriebsvertrage Ausdruck. Laut diesen Actenstücken wurde der Regierung eine weitgehende Ingerenz auf die Betriebsführung der Bahn eingeräumt, speciell derselben das Tarifrecht überlassen, nachdem auch die Bestimmungen der Concession der Regierung grossen Einfluss auf die Tarife der Bahn gewähren. Ferner hat die Direction die Zustimmung gegeben, dass der bei der Convertirung der Prioritäten sich ergebende Nutzen zur Rückzahlung von Staatsvorschüssen verwendet werde. Weiter wurde zugestimmt, in allen Fällen, in welchen nach den Bestimmungen dieses Art. V den Actionären ein höheres Erträgniss, als ein 5 percentiges zukommen würde, von dem Mehrerträgnisse über 5 Percent zwei Drittheile zu Gunsten des vierpercentigen Garantiezinsen- und Vorschusscontos, bezw. zu Gunsten des kgl. Ungar. Staatsschatzes abzutreten. während die Concession die Theilung zur Hälfte u. zw. nur bis Rückzahlung des 4 percentigen Staatsvorschusses vorsieht. Anderseits hat die Regierung eingewilligt, falls das Investitionsanlehen vom Jahre 1876 nicht aus dem Gewinne der Prioritäten-Conversionen und aus den das garantirte Jahreseinkommen übersteigenden Erträgnissen zurückgezahlt werden kann, auf eine anderweitige Zurückzahlung aus dem Titel der Investitionsanleihe durch die Gesellschaft zu verzichten. Die Regierung hat ausserdem ihre Zustimmung gegeben, dass die bis Ende 1892 aufgelaufenen und bisher auf das sogenannte 6 percentige Vorschussconto mit der Verpflichtung der Zurückzahlung gebuchten Vorschüsse nunmehr auf das 4 percentige Garantie - Vorschussconto umgebucht werden und dass für die Folge, d. h. vom Jahre 1892 an die Kosten aller kleinen Investitionen ebenfalls auf das 4 percentige Garantie-Vorschussconto gebucht werden. Für den Fall, als sich grössere Investitionen ergeben, sind bezüglich derselben zwischen der Regierung und der Fünfkirchen - Barcser Bahngesellschaft besondere Vereinbarungen zu treffen; durch diese Investitionen können jedoch die der Eisenbahn-Gesellschaft garantirten Reinerträgnisse in keiner Weise belastet oder geschmälert werden. Dieser Vertrag wurde auf die vom 1. Jänner 1892 ab noch rückständige Concessionsdauer, bezw. falls die Bahn vor Ablauf der Concessionsdauer verstaatlicht werden sollte, auf die Zeit bis zum Tage der Verstaatlichung abgeschlossen. Durch diese Regelung ist den Actionären das durch die Concession garantirte jährliche Reinerträgniss von 10 fl. per Actie abzüglich der Coupon-Stempelgebühr für die festgesetzte Concessionsdauer, d. i. bis zum Jahre 1958, demnach nicht nur für die Dauer des Betriebsvertrages, sondern auch im Falle der Verstaatlichung vollkommen gesichert. Die Generalversammlung nahm den Bericht zustimmend zur Kenntniss, ertheilte dem mit dem Handelsministerium vereinbarten Protokoll, sowie dem mit den Staatsbahnen vereinbarten Betriebsvertrag ihre Genehmigung und modificirte die §§ 30, 32, 43 und 45 der Statuten. Weiter wurde die Direction ermächtigt, die Conversion der Prioritäten durchzuführen. Nachdem der Vorsitzende noch die Mittheilung machte, dass die Direction mit einem Finanzinstitute betreffend die Conversions-Operation vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung ein Uebereinkommen getroffen hat, wurde die Generalversammlung geschlossen.

Ausland.

Preussen. (Herstellung und Einreihung neuer Schnellzüge.) Die Preussische Staatseisenbahn - Verwaltung hat 24 neue Schnellzüge nach Amerikanischem System herstellen lassen. Die meisten wurden vom 1. Mai ab in den Sommerfahrplan eingereiht; auf Strecken, die zur Zeit schon Schnellzüge mit nur I. und II. Classe besitzen, wie Berlin—Köln und Berlin—Frankfurt a/M., fand die Einreihung bereits im Monate April statt. Auf anderen Strecken, deren Schnellzüge die III. Classe führen, werden voraussichtlich je zwei neue Schnellzüge einge-

legt werden, so z. B. für Berlin—Petersburg und Berlin—Oderberg—Wien. Die neuen Züge bestehen aus 5 vierachsigen Drehgestellwagen. Die einzelnen Wagen sind durch Uebergangsbrücken, die durch Lederbalge umrahmt und geschützt sind, verbunden, so dass die Reisenden während der Fahrt aus einem Wagen in den andern übergehen können. Bei grossem Verkehr wird der Zug um einen Wagen und eine Maschine verstärkt. Die Wagen sind 16·11 m lang und äusserlich den zur Zeit bestehenden Schlafwagen ähnlich. Jeder Wagen besitzt 2 Waschräume. Der Längsseitengang des Wagens befindet sich im Sommer an der Süd-, im Winter an der Nordseite. Für die Bremsvorrichtung wurde das Westinghouse-System gewählt. Die Wagen werden durch Gasintensivlampen erleuchtet; die Heizung ist so vortheilhaft eingerichtet, dass mit Leichtigkeit eine normale Wärme von 10° erzielt werden kann. Im hinteren Theil des vorletzten Wagens befindet sich der Küchen- und Buffetraum; zum Kochen wird Gas verwendet; die Buffets werden an Restaurateure vergeben. Zur Bedienung befindet sich in jedem Zuge ein Kellner, der nach jedem Wagenabtheil durch eine elektrische Klingelanlage gerufen werden kann. Nur 1 Schaffner und 1 Zugführer begleiten den Zug. Letzterer hat seinen Platz im Packwagen, ersterer im Vorraum des letzten Wagens. In jedem Wagen befinden sich Raucher-, Nichtraucher- und Frauenabtheile. Jeder Zug hat 126 numerirte Plätze, wovon 24 bis 30 auf die I. Classe entfallen. In sämmtlichen Abtheilen befinden sich bewegliche oder Klapptische. Bestimmte Plätze können nur gegen eine Vormerkungsgebühr von 1 Mk. eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges am Billetschalter gekauft werden. Diese verkauften Plätze werden sodann im Zuge mit einem Schilde „belegt" versehen und der Käufer erhält eine Platzkarte, die mit der Fahrkarte vorgezeigt werden muss. Auch in den Seitengängen sind Klappsitze angebracht.

— (Vereinigung des Güterverkehrs des Hamburger und des Lehrter Güterbahnhofes in Berlin.) Am 1. Mai wurde der Güterverkehr des Hamburger und des Lehrter Güterbahnhofs in Berlin vereinigt. Der zollfreie Frachtstückgut-Verkehr beider Bahnhöfe gelangt von diesem Tage ab auf dem bisherigen Berlin-Hamburger Güterschuppen zur Abfertigung; der zollpflichtige Verkehr aus der Richtung Hamburg wird nach dem jetzigen Lehrter Güterbahnhofe verlegt und in dem daselbst vorhandenen Güterschuppen, nunmehr Hamburger Zollschuppen, abgefertigt, während der zollpflichtige Verkehr der Berlin-Lehrter Bahn auch ferner im Packhofe zur Abfertigung gelangt. Der Wagenladungs-Verkehr beider Bahnhöfe wird auf dem bisherigen Hamburger Rangir- und Productenbahnhofe (Einfahrt Haidestrasse Nr. 30) abgefertigt; die zeitweise Lagerung der in Wagenladungen eingehenden Getreide- und Mehlsendungen findet in dem bisherigen Lehrter Güterschuppen statt. Die Abfertigung des Milchverkehrs beider Bahnhöfe findet auf dem jetzigen Lehrter Eilgutbahnhofe (Einfahrt Haidestrasse Nr. 59 bis 73) statt. In der Abfertigung des Eilgut- und Viehverkehrs treten Aenderungen nicht ein. Der bisherige Hamburger Güterbahnhof in Berlin hat die Bezeichnung „Hamburger und Lehrter Güterbahnhof" erhalten.

— (Schliessung des Bahnhofes Essen K. M.) Im Bezirk der kgl. Eisenbahndirection (rechtsrh.) zu Köln ist am 1. April der Bahnhof Essen K. M. für den öffentlichen Verkehr geschlossen worden.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperatrix" nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 3. April mit 20 Passagieren und 1062 Tonnen factischer Ladung von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 3 Colli Schuhwaaren, 39 Colli Esswaaren, 210 Colli Mehl, 95 Colli Zucker, 58 Colli Bier; nach Suez: 6 Colli Manufacturwaaren; nach Gedda 1000 Colli Zucker, 104 Colli Papier, 25 Colli Esswaaren, 76 Colli Zündhölzchen, 7 Colli Manufacturwaaren; nach Suakim: 40 Colli Zucker; nach Aden: 20 Colli Garne, 105 Colli Mehl, 109 Colli Zucker, 9 Colli Schuhwaaren; nach Hodeidah: 10 Colli Porzellan, 100 Colli Zündhölzchen; nach Mozambique: 24 Colli Baumwollwaaren; nach Zanzibar: 145 Colli Mehl, 20 Colli Esswaaren, 40 Colli Glasperlen; nach Quilimane: 10 Colli Baumwollwaaren; nach Obock: 26 Colli Glasperlen; nach Bombay: 184 Colli Metallwaaren, 73 Colli Lampen, 29 Colli Kurzwaaren, 98 Colli Baumwollwaaren, 249 Colli Seife, 5 Colli Hopfen, 123 Colli Manufacturwaaren, 433 Colli Glasperlen, 14 Colli Spielkarten, 76 Colli Glaswaaren, 50 Colli Holzwaaren, 53 Colli Knöpfe, 37 Colli Farben, 2050 Colli Zucker, 1148 Colli Papier, 16 Colli Mützen; nach Kurachee: 8 Colli Metallwaaren; nach Mangalore: 13 Colli Metallwaaren; nach Bagdad: 19 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufakturwaaren, 40 Colli Papier, 5 Colli Mützen, 4 Colli Manufakturwaaren; nach Cannanore: 4 Colli Manufakturwaaren; nach Colombo: 3 Colli Baumwollwaaren; nach Rangoon: 13 Colli Metallwaaren, 11 Colli Manufakturwaaren; nach Madras: 42 Colli Glasperlen; nach Calcutta: 54 Colli Papier, 32 Colli Metallwaaren, 6 Colli Baumwollwaaren, 50 Colli Quecksilber, 241 Colli Glasperlen, 12 Colli Garne, 13 Colli Manufakwaaren, 32 Colli Glaswaaren; nach Penang: 2 Colli Mützen; nach Soerabaya 28 Colli Papier; nach Batavia: 5 Colli Manufakturwaaren, 3 Colli Mützen; nach Ternate: 15 Colli Glasperlen; nach Samarang 150 Colli Mehl; nach Padang 100 Colli Mehl; nach Jokohama: 5 Colli Manufakturwaaren; nach Manilla: 46 Colli Papier; nach Kobe: 20 Colli Glasperlen. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 513.561 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 8. bis zum 14. Mai.)

Adriatischer Dienst.

9. Mai, um Mitternacht: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Venedig.

10. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Argo", Capitän V. Gutmann, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo,

11. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Tibisco", Capitän P. Covacich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um Mitternacht: Dampfer „Massimiliano", Capitän A. Trobitz nach Venedig.

12. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Thetis", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

13. „ um Mitternacht: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Venedig.

14. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Messina", Capitän G. Giurovich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

9. Mai, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Urano", Capitän R. Mitis, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Anschluss in Smyrna nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Cesmé, Samos und Rhodus.

10. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Narenta", Capitän A. Calabrese, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

12. „ zu Mittag: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

13. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Vesta", Capitän N. Covacevich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulina, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

Am 21. Mai um 4 Nachm.: Dampfer „Gisela", Capitän G. Nicolich, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Saïd, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 15. April wurde in Teplitz die 35. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Der Geschäftsbericht, sowie der Rechnungsabschluss für das Jahr 1892 wurden zur Kenntniss genommen. Dem Antrage des Revisions-Ausschusses entsprechend, wurde dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt. Vom Verwaltungsrathe wurde der Antrag gestellt, von dem im Jahre 1892 erzielten Reingewinne von 2,587.092 fl. dem Reservefonde 60.000 fl., ferner zur Actientilgung 35.700 fl., als 5 perc. Zinsen für die im Umlaufe befindlichen 25.664 Actien zu 15 fl. 384.960 fl., dem Erneuerungs-

fonde, mit der Ermächtigung des Verwaltungsrathes, denselben auch zu Neuanlagen zu verwenden, 300.000 fl. und für statutenmässige Tantièmen dem Verwaltungsrathe 131.719 fl. zuzuweisen, von dem Reste per 1,674.713 fl. in der Voraussetzung, dass der Gewinnübertrag vom Jahre 1891 per 460.556 fl. dem Dispositions-Reservefonde zugeführt werden kann, eine Superdividende von 15 pCt., d. i. je 45 fl. für 25.664 Stück Actien und 1880 Genussscheine, daher zusammen 1,239.480 fl. zu zahlen und den Rest von 435.233 fl. als Gewinnvortrag für das Jahr 1893 zu bestimmen, mit der Ermächtigung des Verwaltungsrathes, auch diesen Betrag zu Neuanlagen zu verwenden. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen. Zugleich theilte der Vorsitzende mit, dass die diesjährige Dividende, ohne Präjudiz für künftige Jahre, schon ab 1. Mai flüssig gemacht werden wird.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 27. April fand die 20. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Präsidenten, Regierungsrath Moriz Morawitz, statt. Der Geschäftsbericht, sowie der Rechnungsabschluss wurden genehmigt und dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt. Der Reingewinn des Jahres 1892 unter Zuziehung des Gewinnvortrages beträgt fl. 109.240. Hievon erhalten zunächst die im Umlaufe befindlichen 16.301 Stück Prioritätsactien die statutenmässige fünfpercentige Dividende mit zusammen fl. 81.505, so dass fl. 27.735 zur Verfügung der Generalversammlung verbleiben. Diese beschloss im Sinne der Anträge des Verwaltungsrathes, dass auf die im Umlaufe befindlichen 24.600 Stammactien der Betrag von fl. 24.600, d. i. fl. 1 per Actie zu bezahlen und der übrigbleibende Rest per fl. 3135 auf Rechnung des Jahres 1893 vorzutragen sei. Zum nächsten Punkte der Tagesordnung macht der Vorsitzende Mittheilung von der erfolgten Einziehung von 4699 Stück Prioritätsactien, wodurch das Prioritäts-Actiencapital auf 1·63 Millionen Gulden reducirt worden sei. Diese Veränderung in den gesellschaftlichen Capitalsverhältnissen mache eine Statutenänderung nothwendig und erbitte sich der Verwaltungsrath die Ermächtigung, dieselbe, sowie etwaige aus dem gleichen Anlasse künftig nothwendig werdende Statutenänderungen im eigenen Wirkungskreise mit der Regierung vereinbaren zu dürfen. Die Generalversammlung ertheilte diese Ermächtigung und berief die ausscheidenden Verwaltungsräthe Adolf Klein und Moriz Morawitz wieder zur Function

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro April 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	8599·35	4698·06	2449·56	10847·85
Roggen	2216·79	907·72	504 00	2620 51
Gerste	506·63	102·00	508·21	100 42
Hafer	1061·55	304·14	948 08	417 61
Mais	3725·31	302·30	980·05	3047·56
Mehl	922 38	404·15	394·67	931·86
Wein	8776·29	368·70	359·40	8785·59
Verschiedenes	989 62	1748·91	1832·08	906·45
Zusammen	26797·92	8835·98	7976·05	27657·85
Versicherungswerth fl.	468680·—			

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	70	15	25	60
Versicherungswerth	290.535	43.080	58.340	275.275
Abgesondert übertragene Warrants, St.	10	—	4	6
Versicherungswerth	16.700	—	3.500	13.200
Lombardbetrag	7.550	—	1.550	6.000

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat April 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten April 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten April 1893	Stand am letzten April 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	86.974	13.844	17.678	83.140
Darunter wichtigste Waaren:				
Wein	15.529	2.775	3.151	15.153
Zucker	38.674	4.432	8.844	34.262
Spiritus	7.728	1.709	160	9.277
Diverse	25.043	4.928	5.523	24.448

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten April 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten April 1893	Stand am letzten April 1893
Lagerscheine:				
Stück	5	—	—	5
Versicherungswerth ö. W. fl.	8.600	—	—	8.600
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö. W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	3.300	—	—	3.300

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat April 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten April 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten April 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten April 1893	Stand am letzten April 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	60.626	25.315	14.157	71.784
Darunter wichtigste Waaren:				
Hafer	1.322	6.474	1.862	5.934
Mais	10.517	9.587	3.470	16.634
Korn	24.449	7.234	2.828	28.855
Hirse	5.526	—	224	5.302
Weizen	12.407	1.504	3.911	10.000
Diverse	6.405	516	1.862	5.059

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten April 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten April 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten April 1893	Stand am letzten April 1893
Lagerscheine:				
Stück	13	1	1	13
Versicherungswerth ö. W. fl.	139.990	9.750	16.540	133.200
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	—	—	—	—
Versicherungswerth ö. W. fl.	—	—	—	—
Lombardbetrag „ „	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des III. Nachtrages zum Ausnahmetarife für Zucker.

Mit 1. Juni 1893 tritt der III. Nachtrag zu dem vom 1. October 1891 giltigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker aller Art in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Abänderung der Tarifbestimmungen;
2. Frachtsätze für die Stationen Bouveret loco, Martigny, Montreux, Neuveville (Neuenstadt), Pagerne, Rolle, Versoix;
3. Ergänzung des alphabetischen Stationsverzeichnisses;
4. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. ö. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 4. Mai 1893. [423]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Böhmische Westbahn.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Hinter-Třeban.“

Die Personen-Haltestelle Hinter-Třeban wird am 7. Mai 1893 eröffnet.

Prag, am 4. Mai 1893. [424]

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag V.

Zu der ab 1. Juli 1887 giltigen Zusammenstellung der Frachtsätze im Oesterr. Eisenbahnverbande tritt am 1. Juni 1893 der Nachtrag V in Kraft, welcher die Anwendung von Frachtsätzen für den Verkehr zwischen den Stationen Bisenz-Pisek, Holubitz, Hradisch und Marchegg der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und gewissen Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 4. Mai 1893. [425]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Directer Personenverkehr zwischen Fünfkirchen (Pécs) einerseits und Carlsbad und Franzensbad andererseits via Brünn—Prag.

Fahrpreise.

Für den directen Personenverkehr zwischen Fünfkirchen (Pécs) einerseits und Carlsbad andererseits via Brünn — Prag werden Fahrkarten sowohl für die einfache Fahrt, als auch für die Hin- und Rückfahrt, giltig für alle Züge mit Personenbeförderung zu nachstehenden Preisen ausgegeben:

a) für die einfache Fahrt in der I. Cl. fl. 45·80, II. Cl. fl. 32·10, III. Cl. 16·60;

b) für eine Tour- und Retourkarte I. Cl. fl. 86·20, II. Cl. fl. 60·70, III. Cl. fl. 31·50.

Für den directen Personenverkehr zwischen Fünfkirchen (Pécs) einerseits und Franzensbad andererseits via Brünn — Prag werden Tour- und Retourkarten zum Preise von fl. 86·20 in der I. Cl., fl. 60·70 in der II. und fl. 31·50 in der III. Cl. per Karte ausgegeben.

Wien, am 4. Mai 1893. [426]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Adriatischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages III zu dem ab 25. Mai 1891 giltigen Verbandstarife, Theil II, Heft 2, für den Verkehr mit Triest.

Mit 1. Juni 1893 tritt ein Nachtrag III zu dem ab 25. Mai 1891 giltigen Ungarisch-Adriatischen Verbandstarife, Theil II, Heft 2, für den Verkehr mit Triest in Kraft.

Dieser Nachtrag III enthält:

a) Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen und besonderen Tarifbestimmungen und der Reexpeditionstabellen;
b) Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Waarenclassification und der Verbands-Ausnahmetarife, insbesondere neue Frachtsätze für Mineralwasser und einen neuen Ausnahmetarif für Weintransporte von Triest;
c) Aenderungen von Frachtsätzen und Einbeziehung von Stationen in den Verbandstarif;
d) Abänderungen von Stationsnamen;
e) Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Exemplare des genannten Nachtrages III werden seinerzeit bei der Personencasse 5 für Rundreise-Billete am Wiener Südbahnhofe, bei der Betriebsdirection der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest, bei den übrigen betheiligten Verwaltungen, sowie durch die in dem bezüglichen Verbandstarife enthaltenen Stationen käuflich zu beziehen sein.

Wien, am 5. Mai 1893. [427]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Achenseebahn und Gaisbergbahn. (Betriebseröffnnng.) Am 10. Mai d. J. wird auf den obengenannten Bahnen der Betrieb eröffnet.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Oesterreichischer Donau-Umschlagsverkehr.) Mit 1. April ist ein neuer Tarif für den directen Frachtgutverkehr zwischen Stationen der Böhm. Nordbahn, der Oesterr. Staatsbahnen, der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, sowie zwischen Lindau Station der Bayer. Staatsbahnen einerseits und den serbischen, bulgarischen, rumänischen und russischen Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft andererseits via Wien, bezw. Korneuburg, in Kraft getreten und gleichzeitig der vom 15. Mai 1888 an giltige Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und den serbischen Stationen der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft anderer-

seits mit Umschlag in Korneuburg sammt Nachträgen aufgehoben worden. Lediglich insoweit in dem neuen Tarif Frachtsätze für einzelne in dem Tarif vom 15. Mai 1888 aufgenommene Stationen nicht enthalten sind oder Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die bezüglichen Frachtsätze des letzteren Tarifes noch bis 13. April d. J. in Geltung.

Aus den allgemeinen Bestimmungen des Tarifes ist hervorzuheben, dass die betheiligten Verwaltungen die directe Beförderung der zur Abfertigung kommenden Sendungen bezüglich des Bahntransportes auf Grund der Bestimmungen des für die österr.-ungarischen Eisenbahnen ab 1. Jänner 1893 giltigen Betriebs-Reglements, sowie der Bestimmungen des für sämmtliche österr.-ungarische Eisenbahnen giltigen Tariftheiles I vom 1. Jänner 1893 sammt Nachträgen, bezüglich des Schifftransportes aber auf Grund der Bestimmungen des Betriebs-Reglements für die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom Jahre 1876 und des vom Schiffahrtsbeginn 1891 giltigen Tarifes für den Eilgut- und Frachtenverkehr sammt Nachträgen übernehmen. Etwaige Aenderungen oder Berichtigungen des Tarifes gelangen im Verordnungs-Blatte des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt zur Verlautbarung.

Die besonderen Bestimmungen betreffend, so finden die Frachtsätze des Tarifes nur dann Anwendung, wenn Seitens der Versender auf den Frachtbriefen ausdrücklich vorgeschrieben wird: „abzufertigen im österreichischen Donau-Umschlagsverkehre“.

Im Verkehre mit Stationen der Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn kann die Abfertigung je nach Wahl des Absenders via Wien oder via Korneuburg erfolgen. Bei Unterlassung einer Bezeichnung der Umschlagstelle findet die Abfertigung via Wien statt.

Rücksichtlich der Bahnbeförderung sind für diesen Umschlagsverkehr die für den Eisenbahnverkehr Oesterreich-Ungarns vorgeschriebenen Frachtbrief-Formulare, rücksichtlich der Schiffsstrecken die Frachtbrief-Formulare der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu verwenden.

Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft besorgt bei den von der Bahn auf das Schiff übergehenden Transporten die Anfertigung der Schiffsfrachtbriefe, bei den vom Schiff auf die Bahn übergehenden Transporten die Anfertigung der Bahnfrachtbriefe gemäss der vom Aufgeber im Frachtbriefe vorzuschreibenden Verfügung.

Kein Frachtbrief darf mehr als die Ladung eines Wagens umfassen. Sämmtliche im Tarife enthaltene Frachtsätze sind in Centimes Gold per 100 kg ausgedrückt und enthalten die bahnseitigen Manipulationsgebühren, die für die ungarischen Strecken entfallende 5percent. Transportsteuer, die Kosten des Umschlages vom Waggon in's Schiff oder umgekehrt in Wien, bezw. in Korneuburg, die Transportsversicherung für die Schiffsstrecke bis zum Werthe von 150 Francs per 100 kg, sowie die Ausladespesen an der Schiffs-Bestimmungsstation, bezw. die Einladespesen an der Schiffs-Aufgabestation.

Für die Bemessung der in den Frachtsätzen nicht inbegriffenen Nebengebühren sind die Localtarife der betheiligten Transportsanstalten massgebend. Die Nebengebühren sind stets in Frankenwährung in Ansatz zu bringen, wobei die Umrechnung der österreichischen Währung in die Frankenwährung zum Curse von 1 Gulden = 210 Centimes zu erfolgen hat.

Die zu erhebende Fracht wird derart steigend aufgerundet, dass Beträge bis inclusive 5 mit 5, über 5 mit 10 Centimes berechnet werden.

Für Gegenstände von besonderem Umfange oder für Colli, welche einzeln mehr als 750 kg wiegen, werden die beim Umschlage in Wien, bezw. in Korneuburg, und bei der Ausladung erwachsenden Mehrspesen gegenüber den im Tarif einbezogenen normalen Umschlags-, bezw. Ausladegebühren abgesondert verrechnet.

Colli im Einzelgewichte von mehr als 2000 kg werden zur Beförderung via Korneuburg nicht übernommen.

Nachnahmen in diesem Umschlagsverkehr müssen Seitens der Versender in Goldfrancs aufgegeben werden.

Die von der Auflieferung von mindestens 5000 kg, bezw. 10.000 kg abhängigen Frachtsätze dieses Tarifes finden Anwendung, wenn von einem oder mehreren der in einem Ausnahmetarife angeführten Artikel mindestens 5000 kg, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen zur Aufgabe gelangen oder wenn die Fracht für 5000 kg, bezw. 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen bezahlt wird.

Wenn Wagenladungen aus Gütern verschiedener Ausnahmstarife gebildet werden, so gelangt der Frachtsatz des in der Ladung enthaltenen höchst tarifirenden Artikels zur Anwendung, soferne bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung sich nicht billiger stellt.

Declarationen des Interesses an der Lieferung, sowie Mehrwerth-Declarationen für den Schiffstransport werden nur in Goldfrancs zugelassen. Declaration des Interesses an der Lieferung wird nur rücksichtlich des Bahntransportes bis Wien, bezw. Korneuburg, angenommen. Die für die Berechnung der Frachtzuschläge für die Declaration des Interesses an der Lieferung massgebenden Entfernungen rücksichtlich des Bahntransportes werden im Tarife besonders ausgewiesen.

Für die Beförderung mittelst Schiff wird keine Lieferzeitgarantie gewährleistet. Ab Wien, bezw. Korneuburg, finden wöchentlich zwei Verschiffungen nach Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland statt. Bei normalem Wasserstande beträgt die ungefähre Reisedauer ab Wien nach Belgrad 5, Turn-Severin 8, Lompalanka 11, Giurgevo-Rustschuk 13, Braila-Galaz 16 Tage.

Ein für die Schiffsstrecke zu versichernder Mehrwerth ist am Frachtbriefe in der Rubrik „sonstige zulässige Erklärungen“ mit Buchstaben als „Mehrwerth für die Schiffsstrecke“ zu bezeichnen.

An Ausnahmstarifen sind für den österreichischen Donauumschlag insgesammt 17 erstellt. Von diesen gelten die Ausnahmstarife Nr. 1 für Güter aller Art (Sammelgut), Nr. 2 für Bier in Fässern, leere gebrauchte Bierfässer, Nr. 3 für Mineralwässer, Nr. 4 für Zucker aller Art, Nr. 5 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, landwirthschaftliche Maschinen, Nr. 6 für Papier aller Art, Papiermasse, Papiermaché, Papier- und Pressspäne, Nr. 7 für Glas-, Töpfer- und Steinwaaren, Porzellan, Nr. 8 für Cement, hydraulischen Kalk, Gyps, Cementsteine, Caolinerde u. dgl., Nr. 9 für Baumwollwaaren, Garne, Juteteppiche und Jutegewebe, Leinenwaaren, neue Säcke und Seilerwaaren, Nr. 10 für Grassamen und Kleesaaten, Nr. 11 für Dachpappe, Nr. 12 für Spiritus, Alkohol und Weingeist, Nr. 13 für Felle, Häute, Fette, Nr. 14 für Getreide und Hülsenfrüchte, Nr. 15 für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus, Nr. 16 für Schafwolle, Nr. 17 für Wein, Slivowitz, Treber-, Hefe-, Obst- und Traubenbranntwein in Fässern. Von diesen Tarifen gelten jene unter Nr. 1—12 in der Richtung von Bahnstationen nach Schiffsstationen, jene unter Nr. 13—17, bezw. unter Nr. 2 für leer zurückgehende Bierfässer in der Richtung von Schiffsstationen nach Bahnstationen.

Tariftabellen sind zwei aufgestellt, deren eine die Frachtsätze für den Eisenbahndurchlauf, die andere jene für die Schiffsstrecken der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft enthält.

Sächs. - Südwestdeutscher Verband. (Erweitertes Geltungsgebiet des Ausnahmetarifes 7.) Am 1. Mai wurde der Ausnahmetarif 7 im Heft Nr. 1 für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten, Malz und Kleie in Ladungen von 10.000 kg auf den Verkehr zwischen sächs. Stationen einerseits und den an der Strecke Bingen—Mainz—Frankfurt a/M. gelegenen Verbandsstationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits ausgedehnt.

Nähere Auskunft über die Sätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Staatsbahn-Güter-Verkehr Köln (rechtsrh.)—Berlin. (Neuer Gütertarif.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai trat an Stelle des Staatsbahntarifs Köln (rechtsrh.)—Berlin vom 1. November 1889 ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe enthält u. A. einen geänderten, theilweise ermässigten Ausnahmetarif für Eisen der Specialtarife I und II nach Stettin (loco und transito), sowie zahlreiche Ermässigungen und einzelne geringe Erhöhungen der seitherigen Sätze. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juni in Wirksamkeit.

Druckexemplare sind zum Preise von 2·60 Mk. durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie von dem Auskunftsbureaux, Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Staatsbahn-Gütertarif Berlin—Breslau. (Einführung des Nachtrages IV.) Am 1. Mai erschien ein Nachtrag IV zum Staatsbahn-Gütertarif Berlin—Breslau. Derselbe enthält ausser einigen bereits früher veröffentlichten Ergänzungen von Ausnahmetarifen: Entfernungen für neu in den Verkehr einbezogene Stationen, ermässigte Ausnahmesätze für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze etc. von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin nach Stationen des oberschlesischen Hüttenreviers.

Der Nachtrag ist bei den Verkaufstellen des Tarifs unentgeltlich zu haben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1039	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier aller Art, mit der Bestimmung zum Exporte seewärts	Złoczów	Oswiecim transit	Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg im directen Verkehre nach Norddeutschen Seehäfen, nach Pöpelwitz-Umschlag transit oder nach Elbeumschlagsplätzen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1892, bezw. Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893	Jeweilige Frachtantheile aus nebenbezeichneten Tarifen (derzeit 143 Pfennige pro 100 kg)	117 Pfennige	Jeweils resultirende Differenz (derzeit 26 Pfennige pro 100 kg)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate und die den See-Export nachweisenden Schiffs-Connaissements, ferner (bei Sendungen nach Oder- oder Elbe-Umschlagsplätzen) die Connaissements über den Weitertransport per Oder, resp. Elbe, welche Documente bis längstens Ende Februar 1894 vorzulegen sind	Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 1 ex 1893, unter fortl. Nr. 37, verlautbarte Frachtbegünstigung aufgehoben
									Centimes	Centimes	Centimes			
1040	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Eisenbahnschwellen, roh und imprägnirt	Nagyvárad	Bregenz transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des für den Transport beigestellten Wagens	Bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1893	Tarif, Theil IV, 2. Heft des Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. März 1890	323	315	8	Im Kartirungswege		
					Buchs transit				319	310	9			
					St. Margrethen transit				324	317	7			
					Lindau transit				323	315	8			
				Temesvár-Józsefváros	Bregenz transit				353	330	23			
					Buchs transit				349	325	24			
					St. Margrethen transit				354	332	22			
					Lindau transit				353	330	23			
									kr.	kr.	kr.			
1041	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Holz der Pos. H 20, Punkt 8 des Tarifes, Theil I (Schleifholz) in vollen Wagenladungen	Würbenthal	Ziegenhals	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen. Die Parteien haben das Auf- und Abladen auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	21·6	18·6	3·0	Im Kartirungswege		
				Karlsthal					20·6	17·6	3·0			
1042	Böhm. Nordbahn		Mauerziegel	Weisswasser	Prag B.N.B.	Zahlung der Fracht nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen, Auf- und Abladen durch die Partei und Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarif	24·4 kr.	15·0 kr.	9·4 kr.	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1043	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Roheisen	Rokycan	Stockerau	Bei Anfgabe von 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen nnd Einhaltnng der für die Classe C bestehenden Tarifbestimmnngen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis December 1893	Bestehen keine directen Frachtsätze		kr. 69		Im Kartirungswege		
			Säuren der Classe B	Radnitz	Stockerau	Bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen nnd Einhaltnng der für die Classe A bestehenden Tarifbestimmnngen				123				
					Sierndorf					123				
					Stockerau	Bei Anfgabe von 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen nnd Einhaltnng der für die Classe B bestehenden Tarifbestimmnngen				95				
					Sierndorf					95				
			Säuren-Emballagen	Stockerau	Radnitz	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen				85				
				Sierndorf						83				
1044	Oesterr. Nordwestbahn		Braunkohle	Aussig transit	Poděbrad	**3000 Tonnen Minimalquantum.** Die Sendnngen müssen an ein mit der Station Poděbrad in Schienenverbindnng stehendes Etablissement adressirt sein nnd dahin anch zngeschoben werden. Anfrechthaltnng der Bedingnngen des citirten Tarifes	Bis Ende April 1894	Braunkohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. April 1890	27·0 kr. ö. W. Noten	22·5 kr. ö. W. Noten	4·5 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege oder im Kartirnngswege; im letzteren Falle gegen Caution	**Bei Inanspruchnahme im Rückvergütnngswege:** Gegen Vorlage der anf die reclamirende Firma als Anfgeber nnd ein mit der Station Poděbrad in Schienenverbindnng stehendes Etablissement ale Empfänger lantenden bahnämtlich beglanbigten Duplicat-Frachtbriefe, consignirt epätestens bie Ende Jnni 1894	

Bei Inanspruchnahme im Kartirungswege: Gegen Erlag einer Caution von ö. W. fl. 1350 in Baarem oder pupillarsicheren Werthpapieren (zum Börsencourse gerechnet), welche sofort retournirt wird, sobald durch Vorlage der auf die reclamirende Firma als Aufgeber und ein mit der Station Poděbrad in Schienenverbindung stehendes Etablissement als Empfänger lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe der Nachweis des aufgebrachten Minimalquantums erbracht wird. Bei Nichtaufbringung des Quantums verfällt von der Caution der Frachtdifferenzbetrag zwischen dem officiellen und ermässigten Frachtsatze für das factisch verfrachtete Quantum.

1045 Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B.

Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche für den Bau einer mechanischen Weberei in Königinhof bestimmt, und zwar: a) für Kalk und Cement von Kolin, b) für Dachpappe von Turnau, c) für Eisenbestandtheile von Pardubitz und Wichstadtl-Lichtenau, sämmtlich nach Königinhof gelangt mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893 die im Ausnahmetarife 22 des Localtarifes der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., Nachtrag XVI vorgesehene Frachtermässigung zur Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1046	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Střebichovic-Vinařic	Prag St.E.G.	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 21·2	kr. 15·3	kr. 5·9	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
				Knobis					20·4	15·0	5·4			
1047	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Drainröhren	Frättingsdorf	Znaim St.E.G. loco und transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	16·8 kr.	13·5 kr.	3·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber lautende Duplicat-Frachtbriefe, vorzulegen längstens bis Ende März 1894	Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1048	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Holz des Spec.-Tar. 2 und der Classe C	Olmütz	Prag Oe.N.W.B.	Aufgabe in ganzen Wagenladungen und Aufrechthaltung der für den Spec.-Tar. 2, bezw. für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif	Verschieden	46·3 kr.		Im Kartirungswege		Hiedurch tritt der im Verordnungs-Blatt Nr. 149 ex 1892, Post 2399, publicirte, im Rückgütungswege giltige Frachtsatz von 46·3 kr. für Holz des Spec.-Tar. 2 und der Classe C von Olmütz loco und transit nach Prag Oe.N.W.B. ausser Kraft
1049	Buschtěhrader Eisenbahn		Güter des Ausnahmetarifes 6a (Holz)	Annathal-Rothau	Zwickau i. S.	1. Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen 2. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief	Vom 15. Mai 1893 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung auf dem Tarifwege, längstens bis Ende December 1893	Sächs.-Oesterr. Verband. Tarif Theil II Heft 3, vom 1. Juni 1893		In Pfennig. 40		Kartirung		
			Güter des Ausnahmetarifes 6b (Holz)							36				
1050	Böhmischen Nordbahn		Ziegeln	Bodenbach	Böhm.-Kamnitz	Verwendung zu einem Fabriksnenbau, sonst tarifmässig	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarif, Specialtarif 3	9·5 kr.	6·7 kr.	2·8 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage der Original-Frachtbriefe bis längstens Ende Februar 1894	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1051	Südbahn-Gesellschaft		Schleifholz, Kohle mineralische, Schwefelkies und Kalksteine	Leoben	Niklasdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei. Die Kohlen müssen von Leoben loco, von Stationen der Leoben-Vordernberger Bahn oder von Zeltweg (Fohnsdorf) provenniren	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	12 Heller	8 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		Aufrechthaltung der für das Industriegeleise in Niklasdorf bestehenden Vertragsbestimmungen
1052	Südbahn-Gesellschaft		Baumaterialien und Hotel-Einrichtungs-Gegenstände	Sämmtlichen cisleithanischen Südbahn-Stationen	Dölsach; Neumarkt-Tramin	Sendungen müssen zum Bau und zur Einrichtung des Hotels in Dölsach bzw. S. Martino di Castrozza bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif-Theil II	Variabel	Ausnahmetarif XVII	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1053	Südbahn-Gesellschaft		Papier aller Art	Görz	Salloch	Bei Aufgabe in jedem Gewichte. Sendungen müssen zur Complettirung von solchen Papiertransporten dienen, welche ab Salloch bezw. Gratwein mit directen Frachtbriefen üb. die Zollgrenze der österr.-ungar. Monarchie ausgeführt werden	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Je nach der Gewichtsmenge verschieden	Heller 123	Verschieden	Kartirung		
				Görz	Gratwein					268				
				Salloch	Gratwein					156				
1054	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	Erze aller Art	Bosna-Bród	Dombrau	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1893	Oesterr.-ungar.-bosnischer Verband	88 kr.	83 kr.	5 kr.	Im Kartirungswege		Unter Einem werden die im Verordgs.-Bl. Nr. 30, bezw. 44 unter Pos. 491, bezw. 905 verlautbarten Begünstigungen ausser Kraft gesetzt
1055	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle	Dux und Dox-Ladowitz	Aussig für Zuckerraffinerie Fieber und Krobshofer	Auflieferung von 40.000 Tonnen. *) Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Für die Campagne bis Mai 1894	Localtarif	Kreuzer österr. Währg. 8·8	8·4	0·4	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe auf den Namen der Zuckerraffinerie Aussig, Fieber und Krobshofer als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens vier Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen	*) Sendungen von den andren Kohlen-Aufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					10·2	9·8	0·4			
				Triebschitz					10·5	10·1	0·4			
				Holtschitz-Seestadtl					10·7	10·3	0·4			
				Schwaz-Kuttowitz					8·8	8·4	0·4			
				Bilin k.k.St.B.					9·6	9·2	0·4			

K. k. priv.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

VERLOSUNG

der

Actien und der 4% Prioritäts-Obligationen

am 1. Mai 1893.

Bei der laut Notariats-Protokoll am heutigen Tage stattgefundenen Verlosung unserer Actien und 4perc. Prioritäts-Obligationen wurden nachfolgende Nummern gezogen, u. zw.:

Actien:

Nr. 13880 16815 24277 28830 29498 37469 67056 67083 73400 75712 95716 97556 99781 100216 103629 106163 121022 131209 133444 134634. Zusammen 20 Stück.

4perc. Prioritäts-Obligationen, steuerpflichtige:

Nr. 301–310 1321—1330 3051—3055 4441—4450 6921—6930 6991—7000 7261—7270 12071—12080 17781—17790 30761 bis 30770 31671—31680 32661–32670 32971—32980 33901—33910 36641—36650 38481—38490 39041—39050 39781–39790 40241—40250 47001—47010 47071—47080. Zusammen 205 Stück.

4perc. Prioritäts-Obligationen, steuerfreie:

Nr. 53481—53490 55691—55700 63741—63750 68371—68380 70281—70290 71961—71970 72681—72690 73361—73370 75051—75060 79351—79360 85161—85170 91501—91510 92131 bis 92140 94761—94770 98601—98610 99171—99180 103071—103080 105031—105040 106651—106660 107141–107150 108451 bis 108453 109451—109460 112971—112980 115181–115190 115221—115230 116611—116620 117901—117910 118291–118300 120421—120430 122001—122010 122491—122500 128861—128870 132591—132600 132971—132980 134111–134120 135931—135940 136941—136950 137091—137100 140981—140990 141841—141850 143761—143770 146771—146780 150371—150380 153301–153310 155631—155640 157461—157470 167371—167380 167931—167940 168156—168160. Zusammen 478 Stück.

Die Besitzer dieser gezogenen 20 Actien und 683 Obligationen erhalten vom 1. November d. J. angefangen das Nominalcapital, d. i. für je Eine Actie den Betrag von Zweihundert Gulden ö. W. Silber (200 fl.) und für je Eine Prioritäts-Obligation (Dreihundert Gulden ö. W. Silber (300 fl.) nebst den bis 31. October d. J. laufenden Zinsen gegen Einziehung der betreffenden Titres sammt sämmtlichen nicht fälligen Coupons und dem Talon bei der k. k. priv. Oesterr. Länderbank in Wien ausbezahlt.

Allfällig fehlende Coupons werden vom Capitalbetrage in Abzug gebracht. Für die verlosten Actien werden zugleich im Sinne der Statuten besondere, auf den Ueberbringer lautende Genussscheine verabfolgt.

Restanten aus den früheren Verlosungen:

Verlost am 1. Mai 1888: Actien Nr. 100609 108005 110812.
Verlost am 1. Mai 1889: Actie Nr. 10568.
Prioritäten I. Emission Nr. 4599 4600.
Prioritäten II. Emission Nr. 102272—102276 131576.
Verlost am 1. Mai 1890:
Actien Nr. 23053 48646 72361 87263 93365 106365 124158.
Prioritäten I. Emission Nr. 13235–13237.
Prioritäten II. Emission Nr. 136112 144973–144976 149371 149372 168153–168155.
Verlost am 1. Mai 1891: Actien Nr. 73095 100546 132843.
Prioritäten I. Emission Nr. 11151—11160.
Prioritäten II. Emission Nr. 60511–60517 66791–66800 138027 138028 148121—148129 161872 166583–166587.
Verlost am 1. Mai 1892:
Actien Nr. 7451 41736 54249 80787 97911.
Prioritäten I. Emission Nr. 15227 39515 44031–44033.
Prioritäten II. Emission Nr. 55643 55650 62581—62584 67036 67037 67039 67646—67650 75552—75560 76842 99023 99024 99027–99030 110321—110328 110330 126302 126303 135986 140971 148792—148798 153271 bis 153280 153624.

Wien, am 1. Mai 1893.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im October 1893, bezw. Juni 1894 zur Eröffnung kommenden Theilstrecken **Laibach—Gottschee** und **Grosslupp—Straža** der Unterkrainer Bahnen wird die Lieferung der erforderlichen Inventar-Gegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximativer Kostenbetrag fl.
I	Einfache harte und weiche Möbel und möbelartige Requisiten mit und ohne Anstrich	2.400
II	Feinere harte und weiche Möbel mit Anstrich	3.450
III	Harte gebeizte und polirte Möbel aus gebogenem Holze	900
IV	Gepolsterte Möbel	160
V	Amerikanisch fournirte Möbel	520
VI	Uhren	800
VII	Oberbau- und andere Werkzeuge, eiserne Betriebsrequisiten, Schaufeln, Graskratzen, Mörtelkrücken	2.340
VIII	Hölzerne Werkzeuge oder Requisiten, Gepäcks- oder Schiebkarren, Hebbäume, Schuss- oder Feuerleitern .	2.060
IX	Schiebtruhen mit und ohne Aufsatz	560
X	Wasserbottiche	540
XI	Laternen diverse, Hand- und Signal-, dann Wagenlaternen	2.600
XII	Spenglerwaaren, Blechkannen, Flaschen, Büchsen	1.270
XIII	Cassen, Billetkästen, Plombirzangen .	2.540
XIV	Feuerspritzen	2.280
XV	Decimal- und Centimalwaagen . . .	2.460
XVI	Eiserne Möbel, Gusssäulen	1.780
XVII	Gestählte Werkzeuge, Geleislehren, Wasserwaagen mit Stellvorrichtung, Zangen, Zirkel, Hobel und Sägen .	1.500
XVIII	Winden	490
XIX	Waarendecktücher	950
XX	Vorhänge, Hand- und Abwischtücher .	640
XXI	Besen und Bürstenbinderwaaren . . .	120
XXII	Luster und Lampen	1.030
XXIII	Feilen	60
XXIV	Seilerwaaren	120
XXV	Glocken aus Metallguss	400
XXVI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	310
XXVII	Gitter und Siebwaaren	190
XXVIII	Zeichnen- oder Schreibrequisiten, Signalhörner oder -Pfeifen	250
XXIX	Stempel	260
XXX	Wechsellaternen	1.220
XXXI	Stations-Aufschrifttafeln	550
	Summa .	34.750

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände müssen verpackt und franco Station Laibach oder einer Station im Netze der k. k. Staatsbahnen, und zwar für die Linie Laibach—Gottschee bis 15. August 1893 und für die Linie Grosslupp—Straža bis 1. März 1894 geliefert werden.

Offert-Formularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bedingnisse für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Laibach eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 29. Mai 1893, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gef. General-Direction stattfinden.

Es steht den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im Mai 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3
für
Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr.
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	$1^1/_2$
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 54. Wien, 11. Mai 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 25. März 1893*) für die Localbahn von Morchenstern nach Josefsthal.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem die Actiengesellschaft Localbahn Reichenberg-Gablonz die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Morchenstern nach Josefsthal gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens der genannten Gesellschaft diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1. Wir verleihen der Actiengesellschaft Localbahn Reichenberg-Gablonz das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von der Station Morchenstern der in Ausführung begriffenen Fortsetzungsstrecke Gablonz—Tannwald der den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 3. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 130, bildenden Localbahn von Reichenberg nach Gablonz, eventuell Tannwald im Kamnitzthale bis Josefsthal.

§ 2. Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Localbahn-Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritätsobligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr,

*) Enthalten in dem am 2. Mai 1893 ausgegebenen XXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 69.

mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer bis zum 2. Juli 1916.

§ 3. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn ehestens zu beginnen, längstens bis 1. October 1894 zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen bis zum 2. Juli 1976 bemessenen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat die Gesellschaft über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle die obigen Verpflichtungen in Bezug auf die Durchführung und Vollendung des Baues der concessionirten Bahn durch Verschulden der Gesellschaft nicht eingehalten werden sollten, kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4. Der Gesellschaft wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll der Gesellschaft auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden, hat die Gesellschaft die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5. Die Gesellschaft ist verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenützung der gegenwärtig concessionirten Localbahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenützten Bahnen oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenützung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hiedurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenützten Bahnen nicht gestört wird.

Die Feststellung der zu entrichtenden Entschädigung erfolgt nach den als Beilage C zur Concessions-Urkunde vom 1. Jänner 1886 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Reichsgesetzblatte, Jahrgang 1886, Seite 63, kundgemachten Bestimmungen.

§ 6. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung, jedoch nur gleichzeitig mit der den Gegenstand der Concessions-Urkunde vom 3. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 130, bildenden Localbahn, unter den nachstehenden Bestimmungen, welche zugleich an die Stelle der Bestimmungen im § 11 der genannten Concessions-Urkunde treten, einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen letztabgeschlossenen drei Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der beiden ungünstigsten Jahre abgeschlagen und wird sodann der Reinertrag des erübrigenden Jahres beziffert.

Erfolgt die Einlösung vor Ablauf des dritten Betriebsjahres nach Inbetriebsetzung der ganzen Bahn bis Tannwald, so ist der Einlösungspreis nach dem nachgewiesenen höchsten Jahresertrage der der Einlösung vorausgegangenen Jahre zu berechnen.

2. Sollte jedoch der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung ausgegebenen Prioritäts-Obligationen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur fünfpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen, dass der Gesellschaft während der noch übrigen Concessionsdauer die zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträge bis zur vollständigen Rückzahlung der ersteren zu den planmässig festgesetzten Fälligkeitsterminen, dagegen das nach Abzug dieser Beträge verbleibende Durchschnittserträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw., insoferne einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, die daselbst angeführte Annuität für das Anlagecapital in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage der im Zeitpunkte der Einlösung nach dem genehmigten Tilgungsplane noch ungetilgt aushaftenden Prioritäts-Obligationen zuzüglich des zu fünf Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalwerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 ausser den zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Prioritäts-Obligationen erforderlichen Beträgen halbjährig zu leistenden Zahlungen gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen,

welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonde, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 7. Im Uebrigen ist die im § 1 genannte Eisenbahn als integrirender Bestandtheil des den Gegenstand der Concessionsurkunde vom 3. Juli 1886, R.-G.-Bl. Nr. 130, bildenden Localbahn-Unternehmens anzusehen und haben die Bestimmungen der §§ 5 bis inclusive 10, sowie der §§ 12, 13 und 14 der obengenannten Concessionsurkunde nunmehr auf die beiden gedachten Eisenbahnlinien als ein einheitliches Unternehmen Anwendung zu finden.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und der Gesellschaft das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grossen Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am fünfundzwanzigsten Tage des Monates März im Jahre des Heiles Eintausendachthundertneunzigunddrei, Unserer Reiche im fünfundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Steinbach** m. p. **Bacquehem** m. p.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalspurige Schleppbahn von der Südbahnstation Mitterndorf nach Veitsch.

Das k. k. Handelsministerium hat der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normal-, eventuell schmalpurige Schleppbahn von der Station Mitterndorf der Südbahn nach Veitsch im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 21. April 1893. Z. 19.892.

Einführung des Schleppbahn-Betriebes auf der Strecke Dolnja Tuzla—Simin Han der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahn Doboj-Simin Han.

Vom 1. Mai l. J. an wird die Strecke Dolnja Tuzla—Simin Han der bosnisch-herzegowinischen Staatsbahn Doboj-Simin Han nur mehr als Schleppbahn betrieben werden.

Demgemäss wird in dieser Strecke der gesammte Personenverkehr von dem genannten Tage an vollständig eingestellt, der Güterverkehr aber mit der Beschränkung aufrecht erhalten, dass für die Strecke Dolnja Tuzla—Simin Han eine Haftung für die reglementmässige Lieferfrist nicht übernommen wird; demnach ist auch eine Declaration des Interesses an der Lieferung nicht zulässig.

Für die Gebührenberechnung bleiben die Bestimmungen der Tarife Theil I und II in Kraft; als Güter-Aufgabs- und Abgabsstelle wird jedoch die Station Dolnja Tuzla fungiren.

Wien, am 8. April 1893. G.-I.-Z. 8595.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Das Gesetz vom 21. April 1882, R.-G.-Bl. Nr. 123, findet auch auf die Conducteure der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Anwendung. Ein gegen dieses Gesetz verstossender Executionsbescheid auf Bezüge eines Bediensteten der Staatsbahnen kann nie in Rechtskraft erwachsen, sondern ist über Anzeige der k. k. Finanzprocuratur jederzeit vom Obergerichte als nichtig zu beheben.

(Entscheidung vom 17. Jänner 1893, Z. 538.)

Das k. k. Kreisgericht in Leoben bewilligte mit dem Bescheide vom 20. October 1892, Z. 2809, zur Einbringung von Alimentationsbeträgen c. s. c. zu Gunsten der minderjährigen S. die executive Einantwortung des Jahresgehaltes und sonstigen Verdienstes, wie Kilometergelder u. s. w., die der Zugsführer der k. k. Staatsbahnen G. bezieht, und verständigte hievon die k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection in Villach zur Darnachachtung.

Ueber Anzeige der k. k. steiermärkischen Finanzprocuratur in Vertretung der k. k. Staatseisenbahn-Verwaltung behob das k. k. Oberlandesgericht in Graz mit Verordnung vom 23. November 1892, Z. 10.977, diesen Executionsbescheid als nichtig, und trug dem k. k. Kreisgerichte Leoben die neuerliche gesetzmässige Erledigung des Executionsgesuches auf.

Dies in der Erwägung, dass das Gesetz vom 21. April 1882, Nr. 123 R.-G.-Bl., auf alle im Dienste des Staates stehenden Personen, somit auch auf G. als Conducteur der k. k. Staatsbahnen Anwendung zu finden hat; in Erwägung, dass nach § 1, Abs. 2, dieses Gesetzes, im Falle der Execution auf Leistung des aus dem Gesetze gebührenden Unterhaltes die Execution der Beschränkung unterliegt, dass dem Executen ein Jahresbezug von 300 fl. freibleiben muss, und dass alle anderweitigen Bezüge des Genannten, also auch Quartiergeld und Kilometergelder gemäss § 3 des citirten Gesetzes der

Execution gänzlich entzogen sind, bezw. nur wegen schuldigen Miethzinses mit Beschlag belegt werden können, diese anderweitigen Bezüge auch bei Berechnung des der Execution unterliegenden Theiles des Gehaltes des Genannten nicht in Anschlag gebracht werden dürfen; in Erwägung, dass das in Rede stehende Gesetz auf der Rücksicht für den durch unbeschränkte Executionsführungen in die Bezüge der Bediensteten gefährdeten öffentlichen Dienst beruht, und, nachdem die Anwendung dieses Gesetzes nach § 7 desselben durch ein zwischen dem Executionsführer und dem Schuldner getroffenes Uebereinkommen weder ausgeschlossen noch beschränkt werden darf, es auch nicht zulässig sein kann, die Anwendung dieses Gesetzes durch Unterlassung von Beschwerden gegen Bescheide, welche gegen dieses Gesetz verstossen, zu vereiteln, daher auch derartige Bescheide, weil dieselben offenbar nichtig sind, niemals in Rechtskraft erwachsen können; in Erwägung endlich, dass die k. k. Finanzprocuratur zweifellos berechtigt ist, das Aerar als Eigenthümer der Staatsbahnen zu vertreten und von unteren Instanzen erlassene, das Interesse des Eisenbahndienstes gefährdende Bescheide der Oberbehörde zur Kenntniss zu bringen, damit die erforderliche Abhilfe getroffen werde.

Der k. k. Oberste Gerichtshof verwarf mit Entscheidung vom 17. Jänner 1893, Z. 538, den vom Executionsführer ergriffenen Revisionsrecurs und bestätigte die angefochtene Verordnung des Oberlandesgerichtes aus deren dem Gesetze vollkommen entsprechenden Gründen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Uebergangssteg in der Station Fohnsdorf: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für einen Uebergangssteg in der Station Fohnsdorf für den 10. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Dr. Hausotter betraut. [G.-I.-Z. 8476.]

Projectirte normalspurige Localbahn von der Haltestelle Chrasterhof der Böhm. Nordbahn über Všelis nach Mšeno. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision in Betreff des Projectes der Oesterr. Länderbank für eine normalspurige Localbahn von der Haltestelle Chrasterhof der Böhm. Nordbahn über Všelis nach Mšeno für den 12. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Jungbunzlau, Carl Stehlik von Czenkow und Trenstett, betraut. [G.-I.-Z. 9052.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: (Pflasterung der Zufahrt zum Langholz-Lagerplatze in der Station Okřiško.) In der Station Okřiško wird behufs Behebung der Erschwernisse beim Fuhrwerksverkehre die Znfahrt zum Langholz-Lagerplatze gepflastert. [16. April, Z. 16.826.]

— (Linie Wien—Prag: Grundverkauf und Grabencanalisirung in Schattau.) Die Steinzeugwaaren-Fabriksfirma Carl Schlimp in Schattau hat es übernommen, die Canalisirung des Bahngrabens zum Zwecke der Entwässerung der Station Schattau herznstellen. [8. April, Z. 12.239.]

— (Linie Deutschbrod—Liebau: Kohlenschuppen in der Station Zdiretz-Kreuzberg.) In der Station Zdiretz-Kreuzberg wird für Zwecke des Stationsvorstandes Alois Eichberger ein Kohlenschuppen aufgestellt. [16. April, Z. 15.622.]

— (Brückenwaage in der Station Skutsch.) Mit Rücksicht auf die bedeutenden Langholzsendungen wird in der Station Skutsch eine Brückenwaage von 20.000 kg Tragfähigkeit aufgestellt. [21. April, Z. 17.550.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Auffahrtsherstellung in Lieben.) In der Station Lieben wird eine Auffahrt zur Magazins-Verladerampe hergestellt. [16. April, Z. 16.828.]

— (Linie Chlumetz—Parschnitz: Brunnen nächst dem Wächterhause Nr. 90/Pa in Trautenau.) Nächst dem Wächterhause Nr. 90/Pa in Trautenau wird ein Brunnen hergestellt. [18. April, Z. 16.827.]

— (Linie Nimburg—Jungbunzlau: Sohlenvertiefung eines Durchlasses.) Für Drainirungszwecke der gräflich Nostiz'schen Domäne Horko wird die Sohle des 1·0 m weiten, in km 18·1 der Strecke Wlkawa—Dobrowitz gelegenen Durchlasses um 0·3 m vertieft. [21. April, Z. 16.114.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Schutzhütten in den Stationen Smiřitz und Raspenau.) In den Stationen Smiřitz und Raspenau werden zur Unterbringung von Spritzen und Feuerlöschgeräthen Schutzhütten errichtet. [11. April, Z. 13.752.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Neue und kürzeste Schnellzugs-Verbindung Wien—London via Ostende in $33^1/_2$ Stunden.) Vom 1. Juni wird bei dem um 8 U. 20 M. Abends von Wien (Westbahnhof) abgehenden Schnellzuge eine neue, directe Zugsverbindnng nach London über Ostende—Dover bestehen, bei welcher die Fahrtdauer von Wien bis London (Victoria- oder Charing Cross-Station nur $33^1/_2$ Stunden beträgt. Die Verkehrszeiten für die wichtigsten Zwischenstationen sind folgende:

Station		Zeit
Wien (Westbahnhof)	ab	8 U. 20 M. Abends
Passau	an	2 U. 48 M. Nachts
Aschaffenburg	an	11 U. 28 M. Vorm.
Frankfurt	an	12 U. 37 M. Nachm.
Cöln	an	4 U. 57 M. Nachm.
Verviers	an	6 U. 41 M. Nachm.
Mecheln	an	9 U. 10 M. Abends
Ostende (Hafen)	an	11 U. 09 M. Abends
Dover	an	3 U. 13 M. Früh
London (Victoria-Station / Charing Cross-Station)	an	5 U. 55 M. Früh

Ab Verviers findet Anschluss nach Brüssel statt mit Ankunft dortselbst um 9 U. 55 M. Abends. Ab Mecheln besteht der Anschluss nach Antwerpen mit Ankunft dortselbst um 10 U. 24 M. Abends. Bei dieser Zngsverbindung kann auch der von Wien (Westbahnhof) verkehrende Schlafwagen bis Aschaffenburg benützt werden.

Durchführung der Bestimmung des § 10 B.-Rgl., betreffend die Farbe der zum Aushängen in den Stationen bestimmten Fahrpläne. Nach dem Wortlaute des § 10 des neuen, ab 1. Jänner in Wirksamkeit getretenen Betriebs-Reglements für die österreichischen Eisenbahnen haben die Fahrpläne der eigenen Bahn, welche zum Aushange auf den Stationen des eigenen Bahngebietes bestimmt sind, auf hellgelbem, diejenigen, welche zum Anshange auf anderen Bahnen bestimmt sind, auf weissem Papier gedruckt zu werden. Dieser Bestimmung ist nun mit 1. Mai, dem Tage der Einführung des Sommerfahrplanes pro 1893, Seitens der österreichischen Bahnverwaltungen in vollem Masse Rechnung getragen worden, und enthalten die seither auf dem Bahnhöfen der österreichischen Eisenbahnen vorhandenen hellgelben Placate den Fahrplan der zugehörigen Linien, während die Fahrordnungen aller anderen Bahnen auf weissem Papier angebracht sind. Durch diese Einführung wird auf den Bahnhöfen den Reisenden die Orientirung, bezw. die rasche Auffindung des Fahrplanes der zu benützenden Bahnstrecke sehr erleichtert.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Aenderungen der Dienstordnung für die Abwicklung des Stationsdienstes in Oderberg im Verkehre mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.) In der Station Oderberg wurde zum Zwecke der Ueberstellung der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn transitirenden Wagen ein neues Geleise auf der Südseite des Vorbahnhofes zur Verbindung der beiden Bahnhöfe hergestellt, wodurch der Wagen-Uebergangsdienst in dieser Station eine Aenderung erfahren hat. Weiters ist mit Zustimmung der k. k. General-Inspection die Einrichtung getroffen worden, dass die von und nach dem Nordbahnhofe Oderberg verkehrenden Züge mit Personenbeförderung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zwischen Oderberg N.B. und Reichenwaldau directe signalisirt werden.

Mit Rücksicht auf diese neuen Einrichtungen hat die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Einvernehmen mit der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in der Dienstordnung für die Abwicklung des Stationsdienstes in Oderberg im Verkehre mit der letztgenannten Eisenbahn Aenderungen und Ergänzungen vorgenommen, welche von der k. k. General-Inspection genehmigt wurden. [28. April, G.-I.-Z. 7584.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Eröffnung der Haltestelle „Dorf Altstadt".) Mit 7. Mai ist die Haltestelle Dorf Altstadt, zwischen den Stationen Neschwitz und Tetschen, für den Personen- und Gepäcksverkehr in beschränktem Umfang eröffnet worden. In dieser Haltestelle werden nur die Secundär-Personenzüge Nr. 51 und 52, und während des Sommers, das ist bis incl. 24. September 1893, an Sonn- und Feiertagen auch die Züge Nr. 53 und 56 anhalten. [Z. 23.719.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahnen im Comitate Torontál. (Beschlussfassung bezüglich des Ausbaues.) Das Municipium des Comitates Torontál hat den aus Comitatsmitteln zu bestreitenden Ausbau folgender das Localbahnnetz des Comitates ergänzenden Linien beschlossen, und zwar:

1. eine von der Station Nagy-Kikinda der Linie Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek des Staatsbetriebes und der Linie (Wien) Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende und diese über Peszék in der Station Perjámos mit der Linie Válkány—Varias verbindende,
2. diese von Perjámos aus in der Station Szerb-Csanád mit der Linie Szeged—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen verbindende,
3. von der Station Válkány der Linien (Wien—) Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova und Válkány—Varias abzweigende und diese in der Station Szerb-Csanád mit der Linie Szeged—Arad der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen verbindende, schliesslich
4. eine von der Station Nagy-Becskerek aus die Linien Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek und Nagy-Becskerek—Versecz über Torda in der Station Szomholya (Hatzfeld) mit der Linie (Wien—)Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova verbindende normalspurige Localbahn.

Projectirte Localbahn Krapina-Landesgrenze nächst St. Rochus. (Politisch-administrative Begehung.) Am 25., 26. und 27. April fand unter Führung des Ministerial-Secretärs des kgl. ungar. Handelsministeriums, Aladar Ehrenhöfer, die politisch-administrative Begehung der projectirten Localbahn Krapina-Landesgrenze nächst Lupinják (Croatien) und St. Rochus (Steiermark) statt. Nebst den Vertretern des gemeinsamen k. u. k. Kriegsministeriums und des kgl. ungar. Handelsministeriums waren die kgl. croatische Landesregierung, das Varasdiner Comitat, die von der Bahn berührten politischen Bezirke und Gemeinden, die kgl. Berghauptmannschaft in Agram, ferner von Seite der österreichischen Reichshälfte das k. k. Handelsministerium, die Statthalterei von Steiermark und der steiermärkische Landesausschuss etc. durch Delegirte repräsentirt. Als Leiter der für die österreichische Reichshälfte delegirten Commission, welche behufs Feststellung des Anschlusspunktes der croatischen Linie an die vom steirischen Landesausschusse projectirte Linie Grobelno (Station der Hauptlinie der Südbahn Wien—Triest zwischen Pöltschach und Cilli)—St. Marein—Sauerbrunn Rohitsch (Curort) und Markt-Rohitsch—Landesgrenze nächst St. Rochus (Lupinják), sowie der Anlage-Modalitäten der gemeinsamen Uebergangsstation Markt-Rohitsch intervenirte, fungirte der Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, Moriz Steiner. Als Interessenten waren die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen, bezw. die von dieser gepachtete und betriebene Zagorianer Eisenbahn (Linien Zágráb [Agram]—Zabok—Varasdin—Csáktornya und Zabok—Krapina) als Anschlussbahn in der Endstation Krapina der Linie Zabok—Krapina durch den Director Skalka der Agramer Betriebs-Direction, sowie Oberbeamte der verschiedenen Dienstzweige, die Trifailer Kohlengewerkschaft als Eigenthümerin des Grubenbaues bei Markt-Krapina durch ihren dortigen Bergverwalter, schliesslich die Projectanten der Linie Krapina—Landesgrenze, Magnatenhaus-Mitglied Graf Gabriel Pejacsevich und Franz Ritter von Rarrel, durch letzteren vertreten. Im Interesse der Trifailer Kohlengewerkschaft wird nächst deren Haupt-Förderstation ein von der Endstation Krapina 2·5 km entfernter, 300 m langer Verlade- und Rangirbahnhof errichtet werden. Die aus dem Bereiche der zu beiden Seiten des Krapinathales einander gegenüber ausmündenden Hauptförderstollen sind bereits durch eine Gewerksbahn, welche auf einer das Thal in seiner ganzen Breite den Fluss, die Poststrasse und die Bahnstrasse übersetzende, zu beiden Seiten an Dämme anschliessende Brücke gelegt ist, mit einander, sowie mit der hoch über dem Thalniveau liegenden Kohlen-Separations- und Verladerampe verbunden, von welcher aus die Kohle direct in die Waggons gestürzt werden wird. Der Kohlenbahnhof wird gleichzeitig als Ausweiche- und Kreuzungsstation für den Zugverkehr der Linie Krapina—Landesgrenze dienen.

Ausland.

Preussen. (Stationsnamen-Aenderung.) Die Station Windloch an der Eisenbahn von Flensburg nach Kappeln führt fortan die Bezeichnung „Engelsby" und die Station Zehdenick an der Strecke Löwenberg i. d. M.—Templin fortan die Bezeichnung „Zehdenick i. d. M."

Italien. (Neugestaltung des Ingenieurwesens [Genio Civile].) Die Regierung hat beim Parlamente einen Gesetzentwurf eingebracht, welcher das bisherige Gesetz über den „Genio Civile" in einschneidender Weise abändert. Derselbe soll wie bisher dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterstellt sein und als höchste Spitze die dem Oberen Rath der öffentlichen Arbeiten zugehörigen Amtsingenieure haben, welcher Behörde als Beirath u. A. fünf durch kgl. Decret zu ernennende Ingenieure oder Architekten zugeordnet werden. Die drei Abtheilungen des Oberen Rathes, insofern letzterer nicht im Ganzen beschliesst, sind wie folgt geschieden: I. Allgemeiner Wegebau und Gebäude. II. Hydraulische, Erd- und Wasserbauten. III. Neue Eisenbahn- und Tramlinien. Diesen Abtheilungen stehen mit berathender Stimme zur Seite die Ministerial-Directoren, der General-Inspector und die Oberinspectoren der Eisenbahnen, insoweit es sich um Angelegenheiten ihres Dienstbereichs handelt. Zu den beiden ersten Abtheilungen können unter Umständen Oberingenieure I. Classe mit berathender Stimme hinzugezogen werden. Bezüglich der allgemein in Gesammtsitzungen zu erledigenden Gegenstände gibt die ertheilte Anweisung Bestimmungen; es kann aber der Minister der öffentlichen Arbeiten ebenfalls über Angelegenheiten Verfügung treffen, welche durch die Gesammtheit des Oberen Rathes erledigt werden sollen. — Der „Genio Civile" wird fortan wie folgt gebildet:

I. Oberpersonal: Inspectoren I. Classe 13, II. Classe 12; Oberingenieure I. Classe 43, II. Classe 32; Ingenieure I. Classe 130, II. Classe 80, III. Classe 70; Ingenieur-Zöglinge 45; zusammen 425 Personen.

II. Subalternpersonal: Hilfsarbeiter I. Classe 260, II. Classe 170, III. Classe 180; Hilfsarbeiter-Zöglinge 50, zusammen 600 Personen.

III. Unterpersonal: Beamte I. Classe 120, II. Classe 80, III. Classe 50, zusammen 250 Personen.

Beförderungen in den Rang der Oberingenieure und Inspectoren erfolgen ausschliesslich nach Massgabe der Würdigkeit, im Uebrigen zur Hälfte nach dem Dienstalter. Die sämmtlichen Mitglieder des „Genio Civile" können durch Ministerial-Erlass je nach Bedarf für den Dienst bei Provinzen, Gemeinden, Gesellschaften, Privaten verwendet und dazu abgeordnet werden, sowohl zum eigenen Studium als zur Ausführung öffentlicher Arbeiten, welche vom Staate genehmigt oder durch Beihilfe in irgend welcher Form unterstützt werden.

Diese gleichsam exponirten Beamten gehören ohne Unterbrechung zum „Genio Civile" und behalten ihre Einkünfte aus staatlicher Beihilfe, ihre Dienstaltersverhältnisse, Beförderungsanspruch und sonstigen Rechte wie Pflichten in gleicher Weise bei, als wenn sie in unmittelbarer Verwendung Seitens des Staates wären, in welche sie jederzeit im Bedarfsfalle zurückgenommen werden können. Falls sie indessen zum Zweck eigener Studien und auf eigene Kosten sich in das Ausland begeben wollen, können sie ausserordentlichen Urlaub bis zur Dauer von zwei Jahren erhalten, während dessen sie zwar in der Rolle des genannten technischen Beamtenkörpers ihre Stellen beibehalten, jedoch aus der Staatscassa Beihilfen oder Unterstützung nicht erhalten.

Ausser den vorstehend in allgemeinen Umrissen angegebenen Bestimmungen bezüglich anderweitiger Einrichtung des „Genio Civile" enthält der Gesetzentwurf noch Uebergangsbestimmungen in Betreff der gegenwärtig der Körperschaft angehörigen Ingenieure, Assistenten und sonstigen Beamten nebst Regelung der Ueberführung in das neue Verhältniss, sowie eine

Abgrenzung der Befugnisse und Pflichten des Ministers, des Oheren Rathes der öffentlichen Arbeiten, der General- und Oberinspectorate in Betreff Genehmigung, Begutachtung, Vergebung, Prüfung und Vorschlag der Neuunternehmung von Eisenbahnen aller Art und sonstigen öffentlichen Bauten und Arbeiten.

— (Einführung der Zonenzeit in Italien.) Die Handelskammer von Turin hat über Antrag ihres Abgeordneten im Parlament, Rath Rizzetti, einstimmig beschlossen, bei den Ministerien für öffentliche Arbeiten, für Post und Telegraphen dringende Vorstellungen wegen Einführung der allgemeinen Zonenzeit zu erheben. In der bezüglichen Tagesordnung wird erörtert, dass von den 10 Ländern, welche in die zweite Zone aufgenommen wurden, 7 die gedachte Neuerung acceptirt haben, und zwar Schweden, Holland, Deutschland, Schweiz, Oesterreich-Ungarn, Serbien nnd die europäische Türkei, während nur drei, und zwar Dänemark, Italien und Griechenland, sich noch nicht hiezn entschlossen haben. Es wird weiter dargethan, dass die Vereinfachung des allgemeinen Transportdienstes und die gemeinschaftliche Correspondenz die Annahme der gedachten Neuerung als höchst vortheilhaft erscheinen lassen, zumal die im Norden angrenzenden Länder, mit welchen bekanntermassen ein stets steigender Verkehr unterhalten werde, die Zonenzeit bereits eingeführt haben. Es wird ferner darauf hingewiesen, dass von den Ländern der ersten Zone, England, Belgien, Frankreich, Spanien und Portugal, die ersten zwei die Zonenzeit ebenfalls schon acceptirt haben, und dass Hoffnung vorhanden ist, dass sich nächstens auch Frankreich anschliessen werde. — Schliesslich wird noch betont, dass, wenn auch Frankreich bei seiner Pariser Zeit verbleiben sollte, dieser Umstand für Italien nach keiner Richtung hin massgebend sein könne, da der Unterschied, welcher sich durch die Annahme der Zonenzeit Seitens Italiens, zwischen diesem und Frankreich ergäbe, blos 10 Minuten mehr gegenüber dem jetzigen Zeitunterschiede betrüge, welch letzterer 40 Minuten ausmacht. Würde aber Frankreich sich zur Zonenzeit bekennen, dann betrüge der Zeitunterschied zwischen Italien und Frankreich blos 20 Minuten im Ganzen.

— (Generalversammlung der „Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde“.) Am 23. April fand in Rom die ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Sardischen Eisenbahn-Gesellschaft statt. Es waren 21 Actionäre mit 29.712 Actien, 765 Stimmen repräsentirend, erschienen.

Aus dem Berichte des Verwaltungsrathes entnehmen wir nachstehende Daten: Die Betriebseinnahmen betrugen im Jahre 1892 1,709.018·74 L., weniger um 39.247·47 L. als im Vorjahre. Die Einnahmen ausserhalb des Betriebes beliefen sich im Jahre 1892 auf 18.603·04 L. weniger, um 8000 L. als im Jahre 1891. Die Staatssubvention ist mit 6,149.355·60 L. festgesetzt. — Die Gesammtausgaben betrugen 6,915.761·85 L., um 56.944·53 L. weniger als im Vorjahre. Nach Verlesung des Berichtes des Verwaltungsrathes wurde der Rechnungsabschluss pro 1892 sowohl, als auch das Präliminare pro 1893 einstimmig genehmigt, hierauf eine Dividende von 7·50 L., zahlbar am 1. Juli 1892, und von 7·80 L., zahlbar am 1. Jänner 1893, zusammen also von 15·30 pro Actie bestimmt. Für den Reservefond wurde die Summe von 83.176·79 L. festgesetzt und auf neue Rechnung verblieb der Betrag von 119.619·35 L. Der frühere Verwaltungsrath wurde wiedergewählt.

— (Generalversammlung der Strade Ferrate Meridionali.) Für den 18. Mai wurde die Generalversammlung der Actionäre der das Adriatische Netz betreibenden Gesellschaft „Strade Ferrate Meridionali“ anberaumt. Dieselbe wird in Mailand stattfinden und nachstehende Tagesordnung haben: Bericht des Verwaltungsrathes; Rechnungsabschluss pro 1892 und Voranschlag pro 1893; Wahl des Verwaltungsrathes; Wahl der Rechnungsrevisoren und Ersatzmänner.

— (Tramway Forli-Rocca S. Casciano.) Der Stadtrath von Rocca S. Casciano hat einstimmig die Constituirung eines Consortiums zum Zwecke des Baues einer Dampftramway von Forli nach Rocca S. Casciano beschlossen.

Schweiz. (Fristerstreckung zur Einreichung der Vorlagen für eine Eisenbahn von Pont nach Brassus.) Die im Artikel 5 der Concession für eine Eisenbahn von Pont über Sentier nach Brassus vom 16. April 1891 festgesetzte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten wurde um zwei Jahre, d. i. bis 16. April 1895, verlängert.

— (Frachtermässigung für den Export von Papier.) Mit 1. Mai sind für die Beförderung von Papier aller Art in Wagenladungen von 5000 und 10.000 kg ab Utzenstorf nach den jenseits Langen (Tirol), Hergatz, Friedrichshafen, Immendingen und Stockach gelegenen Stationen folgende Ausnahme-Frachtsätze in Kraft getreten:

Von Utzenstorf nach	Wagenladung von 5000 kg	10.000 kg
	Centimes pro 100 kg	
Buchs transit	253	220
St. Margarethen transit	247	216
Romanshorn transit	217	190
Singen transit	—	180

— (Umrechnung der österr. Gulden- in Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der österr. Guldenwährung zur Frankenwährung wurde für die österr.-schweizerischen Grenzstationen ab 18. April bis auf Weiteres mit 1 Gulden = 2·0678 Franken festgesetzt.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Salzburg wurde am 19. April bei der Firma

„Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft“

bestehenden Einlage eingetragen, dass laut der über die am 28. Jänner 1893 stattgefundene V. ordentliche Generalversammlung und bezw. über die bei derselben gefassten Beschlüsse aufgenommenen notariellen Beurkundung

1. die Verwaltungsräthe Director Julius Peter in Wien und Professor Albert Kühn in Salzburg aus dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft definitiv ausgeschieden sind;
2. die nach Artikel 16 der Gesellschaftsstatuten durch das Loos zum Austritte aus dem Verwaltungsrathe bestimmten Verwaltungsräthe Carl Ströhler in Berlin und Alexander Werner in Salzburg wieder, u. zw. Ersterer mit einer dreijährigen, Letzterer mit einer einjährigen Functionsdauer in den Verwaltungsrath gewählt wurden;
3. die Herren Alfred Kanitz und Sigmund Thalberg, beide in Wien, u. zw. Ersterer mit einer dreijährigen, Letzterer mit einer einjährigen Functionsdauer in den Verwaltungsrath der Gesellschaft als Verwaltungsräthe neu gewählt wurden;
4. das k. k. Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem k. k. Handels- und Finanzministerium mit Erlass vom 13. August 1892, Z. 17.657, die in der IV. Generalversammlung der Gesellschaft beschlossene Erhöhung des Actiencapitals auf eine Million Gulden genehmigt und der Art. 7 der Gesellschaftsstatuten somit nachstehende Fassung erhalten hat: Das Gesellschaftscapital, welches ursprünglich mit 800.000 fl., zerlegt in 4000 Stück Actien à 200 fl. bestimmt war, wovon vorerst nur 500.000 fl. ausgegeben werden sollten, betrug in Gemässheit des mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 8. Juni 1889, Z. 9681, genehmigten Beschlusses der constituirenden Generalversammlung vom 27. März 1888— 630.000 fl., zerlegt in 3150 Stück Actien à 200 fl.

In Folge der von der IV. ordentlichen Generalversammlung vom 6. April 1892 beschlossenen Erhöhung dieses Actiencapitals um den Betrag 370.000 fl., zerlegt in 1850 Stück Actien à 200 fl., beträgt dasselbe dermalen 1,000.000 fl. ö. W., zertheilt in 5000 Actien à 200 fl. ö. W.

Verlosungen.

Am 10. April:

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten (Rückzahlung ab 30. Juni).

Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn. 5 pCt. Prioritäten I.—III. Em. (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 15. April:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Actien (Rückzahlung ab 1. Juli) und 4 pCt. Prioritäts-Obligationen in Mark (Rückzahlung am 30. Juni).

Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäts-Actien und 4 pCt. Obligationen (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 1. Mai:

Erzherzog Albrecht-Bahn. 5 pCt. Silber-, 5 pCt. Gold- und 4 pCt. Silber-Prioritäten (Rückzahlung ab 2. November).

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Actien I. bis IV. Em. und 4 pCt. Prioritäten (Rückzahlnng ab 2. November).

Dividenden.

Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft. fl. 11.— ö. W.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Vom 1. Mai ab gegen Coupon Nr. 35 vom 1. Juli 1893 der Actien fl. 60.— ö. W., gegen Coupon vom 1. Juli 1893 der Genussscheine fl 45.— ö. W.
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G. Vom 1. Mai ab für die Prioritäts-Actien lit. A fl. 8.— ö. W., für die Prioritäts-Actien lit. B fl. 10.— ö. W.
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Für die Stammactie gegen Coupon Nr. 9 vom 1. Jänner 1893 und Coupon Nr. 10 vom 1. Juli 1893 vom 1. Mai 1893 ab fl. 1.— ö. W.
Böhmische Westbahn. Coupon per 1. Juli der Actien fl. 10.— ö. W., der Genussscheine fl. 5.— ö. W.
Erste Eisenbahnwaggon-Leihgesellschaft. Vom 1. Mai ab fl. 4.80 ö. W.
Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Coupon per 1. Mai der Actie fl. 9.— ö. W., des Genussscheines fl. 4.— ö. W.
Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn. Für die Actie fl. 28.— österr. Währg., für den Genussschein fl. 18.— ö. W.

Umtausch von Genussscheinen.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Genussscheine. Nachdem von den Genussscheinen der alten Auflage die Nummern 179, 905, 908, 911, 915, 925, 2597, 2601, 2606, 2621, 2623, 2628, 2629, 2639, 5301, 5957, 17611, 17620, 17627, 17632 und 20247 noch im Umlaufe sind, werden die Inhaber dieser Genussscheine auf den laut Kundmachung vom 26. April 1891 erfolgten Umtausch der alten Genussscheine gegen solche mit geändertem Texte und neuen Coupons wiederholt aufmerksam gemacht mit dem Ersuchen, diese alten Genussscheine mit allen Coupons (einschliesslich jenes vom 1. Juli 1892) bei einer der Zahlstellen abzugeben, woselbst ihnen dafür die neuen Genussscheine und für die am 1. Juli 1892 und am 1. Juli 1893 fälligen Coupons der Betrag von je fl. 45, zusammen fl. 90 ausgefolgt werden wird.

Capitalsrückzahlungen.

Localbahn Laibach-Stein. In der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Laibach-Stein vom 27. April 1893 wurde der Beschluss gefasst, die derzeit noch unverlosten Prioritätsactien lit. A im Nominalbetrage per fl. 298.100 ö. W. und lit. B per fl. 266.700 ö. W. zurückzuzahlen. Nachdem dieser Beschluss die staatliche Genehmigung erlangt hat, so ergeht die Aufforderung an die Gläubiger der Gesellschaft, sich bei dieser zu melden. Allfällige Anmeldungen sind an den Gesellschaftsvorstand der Localbahn Laibach-Stein zu Handen des Obmannes Herrn k. k. Hofrath Dr. Franz Liharzik in Wien, Westbahnhof, zu richten.

Generalversammlungen.

8. Mai: Kremsthalbahn-Gesellschaft.
10. „ Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft.
11. „ Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.
13. „ Buschtěhrader Eisenbahn.
13. „ Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
16. „ Ostrau-Friedlander Eisenbahn.
17. „ Localbahn Reichenberg-Gablonz.
17. „ Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterr. Lloyd.
20. „ Arader und Csanader Eisenbahn-Actiengesellschaft.
23. „ Dux-Bodenbacher Eisenbahn.
24. „ Erste ungar.-galizische Eisenbahn.
26. „ Oesterr. Nordwestbahn.
27. „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
28. „ Leoben-Vordernberger Bahn.
29. „ Südbahn-Gesellschaft.
30. „ Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
30. „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
31. „ Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
31. „ Böhmische Nordbahn.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat April 1893.)

Artikel	Lager am 1. April	Eingang	Ausgang	Lager am 30. April
	Metercentner			
Weizen	1024	405	235	1194
Roggen	470	312	304	478
Gerste	430	526	188	768
Hafer	9812	2648	3003	9457
Malz	545	541	732	354
Mais	1149	325	519	955
Diverse	10761	566	1459	9868
Total	24191	5323	6440	23074

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat April 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	2736·05	348·65	565·10	2519·60	935·89	162·73	248·91	849·71
Roggen	1667·71	247·55	249·06	1666·20	1108·04	—	—	1108·04
Gerste	1374·33	—	620·66	753·67	964·57	840·44	705·65	1099·36
Hafer	617·90	158·16	411·13	364·93	177·61	—	—	177·61
Erbsen	1740·63	—	315·89	1424·74	515·28	100·39	—	615·67
Bohnen	1047·63	16·81	245·70	818·74	454·80	111·42	101·13	465·09
Raps	995·49	—	594·95	400·54	—	—	—	—
Wicken	309·41	—	141·47	167·94	375·35	312·45	206·77	481·03
Mais	66·37	—	—	66·37	110·68	—	55·38	55·30
Lupinen	239·31	10·05	150·73	98·63	—	—	—	—
Leindotter	—	—	—	202·03	—	—	—	—
Hirse	202·03	—	—	14·29	—	—	—	—
Leinsaat	14·29	—	—	—	—	—	—	—
Diverse	39·05	—	32·35	6·70	63·67	200·00	178·05	85·62
Zusammen	11050·20	781·22	3327·04	8504·38	4705·89	1727·43	1495·89	4937·43
Versicherungswerth ö. W. fl.	81.940	5.771	25.311	62.400	34.391	11.797	13.393	32.795
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö. W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	3	—	1	2	2	—	1	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	2365	—	575	1790	2345	—	1120	1225
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	900	—	—	900	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl. .	—	—	—	—	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat April 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	ausländischer Provenienz: Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	329	—	228	101	—	—	—	—
Roggen	295	—	69	226	—	—	—	—
Gerste	2.048	76	796	1.328	—	—	—	—
Hafer	896	301	470	727	—	—	—	—
Erbsen	1.253	401	256	1.398	—	—	—	—
Bohnen	707	450	413	744	—	—	—	—
Raps	425	40	200	265	—	—	—	—
Wicken	392	99	100	391	—	—	—	—
Leindotter	7	—	—	7	—	—	—	—
Hanfsamen	101	—	—	101	—	—	—	—
Leinsamen	18	28	—	46	—	—	—	—
Diverse	522	11	263	270	—	—	—	—
Zusammen . . .	6.993	1.406	2.795	5.604	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	62.765	11.082	30.745	43.102	—	—	—	—
Spiritus	6.456	1.180	42	7.594	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	102.532	17.696	928	119.300	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	16	3	5	14	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	13.334	2.152	4.534	10.952	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	13	1	3	11	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	10.730	500	2.930	8.300	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	6.480	250	1.850	4.880	—	—	—	—
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	6	4	2	8	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	8.947	6.427	2.556	12.818	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	6	1	2	5	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	8.947	1.500	2.556	7.891	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	4.770	900	1.220	4.450	—	—	—	—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle „Sattendorf".

Am 1. Mai 1893 wurde auf der Linie St. Valentin—Pontafel in km 368·7/9 zwischen der Station Ossiach und der Haltestelle Annenheim eine neue Haltestelle „Sattendorf" für den allgemeinen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Kartenausgabe erfolgt beim Wächterposten Nr. 316.

Wien, am 3. Mai 1893. [428]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Aenderung der Fahrpreise im Verkehre mit London über Ostende.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juni 1893 treten rücksichtlich der Fahrpreise von Wien und Carlsbad nach London via Ostende-Dover Erhöhungen dadurch ein, dass denselben die von den Belgischen Staatbahnen beanspruchte Hafengebühr für Dover mit 1 Mark zuzurechnen kommt.

Wien, am 4. Mai 1893. [429]

Bayerisch-Oesterreichischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Ausgabe eines I. Nachtrages.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juni 1893 gelangt der I. Nachtrag zum Tarife für den directen Personen- und Gepäcksverkehr zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatsbahnen und solchen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (Tiroler Linie) über Salzburg, Rosenheim und Kufstein vom 1. Mai 1893 zur Ausgabe.

Derselbe enthält mehrfache Fahrpreis-Aenderungen im Verkehre von und nach Stationen der genannten Südbahn-Linie, sowie im Verkehre von und nach Bad Gastein.

Wien, am 3. Mai 1893. [430]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Güterverkehr zwischen der Böhmischen Nordbahn und den k. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung des Tarifnachtrages II.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1893 tritt zu dem ab 1. August 1892 giltigen Tarife für oben bezeichneten Güterverkehr der Nachtrag II in Kraft, welcher bei den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden kann.

Dieser Nachtrag enthält ausser einer Frachtsatz-Berichtigung und einer Stationsnamen-Aenderung noch die Eliminirung von Verkehrsrelationen aus dem Kilometerzeiger des Haupttarifes.

Wien, am 8. Mai 1893. [431]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Berichtigung zu dem Verzeichnisse in Nr. 18.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 18 vom 14. Februar 1893 auf Seite 300 in der Kundmachung [136] angeführten Zugsnummern ändern sich in Folge des ausgegebenen Sommerfahrplanes, wie folgt:

Zug Nr. 22 (alt)	Zug Nr. 24 (neu)
„ Nr. 23 (alt)	„ Nr. 25 (neu)
„ Nr. 8 (alt)	„ Nr. 10 (neu)

Teplitz, am 8. Mai 1893. [432]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag I zum Ausnahmetarife für Kalkstein-Transporte von Kalk-Podol und Prachovic.

Zu oben genanntem Tarife d. d. 1. Mai 1892 tritt am 1. Juni 1893 der Nachtrag I in Kraft, welcher Berichtigung und Einführung einer Zustellungsgebühr zwischen der Station Prachovic und der Verladerampe in Neu-Prachovic enthält.

Exemplare sind bei der Direction der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I., Pestalozzigasse 8, erhältlich.

Wien, am 9. Mai 1893. [433]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung eines neuen Verzeichnisses für zusammenstellbare Fahrscheinhefte.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass mit 1. Mai ein neues Fahrschein-Verzeichniss für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in's Leben getreten ist, durch welches das vom 1. Mai 1892 an giltig gewesene Verzeichniss ausser Wirksamkeit gesetzt wurde.

Bayer.-Englischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Unzulässigkeit der Verwendung internationaler Frachtbriefe für Sendungen nach England.) Seitens der Generaldirection der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen wird unter Bezugnahme auf ein früheres Ausschreiben Nr. 116.727/63.638 III in ihrem Tarifanzeiger Nr. 62 vom 23. November 1892 wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass für Sendungen nach England der internationale Frachtbrief nicht verwendet werden darf, sondern bis auf Weiteres die dem Bayerisch- (Belgisch-) Englischen Gütertarif vom 1. Juni 1883 als Anlage B und C beigefügten Frachtbrief-Formulare zu benützen sind.

Breslau-Sächs. Gütertarif. (Einführung des Nachtrages V.) Am 1. Mai trat zu dem vom 1. August 1891 giltigen Breslau-Sächs. Gütertarife ein Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält directe Entfernungen, bezw. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Kochanowitz und Wansen, sowie Stückgut-Frachtsätze für die Station Cziasnau des Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau; Aufnahme der Station Reitzenhain der Sächs. Staatsbahnen und der Station Friedrichshütte des Eisenbahn-Directionsbezirks Breslau in den Ausnahmetarif 6 für Eisenerze u. s. w.; Einführung des Ausnahmetarifs 6 a. für zum Hochofenbetrieb bestimmte Eisenerze u. s. w., sowie Tarif-Berichtigungen und Ergänzungen. Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Bayerisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891, Theil II, Heft Nr. 1, des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes für den Verkehr zwischen deutschen Bahnen. (Einbeziehung der Station Diesdorf.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai wurde die Station Diesdorf der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen mit nachfolgenden Entfernungen und Frachtsätzen in den vorgenannten Tarif einbezogen:

1. Entfernungen zu Kilometertafel II.

Diesdorf nach und von	km	Diesdorf nach und von	km	Diesdorf nach und von	km	Diesdorf nach und von	km	Diesdorf nach und von	km
Asch . . .	608	Eisenstein .	718	Furth i. W.	641	Kufstein .	658	Salzburg .	712
Eger . . .	632	Franzensbad	629	Haslau . .	618	Passau . .	699	Simbach .	682

2. Frachtsätze zu den Stationstarifen.

Kilometer	Diesdorf nach und von	Eilgut	Stückgut	Specialtarif für Stückgut	Allgemeine Wagenladungsclassen		Specialtarife				Ausnahmetarif
					A¹	B	A²	I	II	III	1 a
		Frachtsätze für 100 Kilogramm in Mark									
458	Lindau	10·80	5·40	4·14	3·44	2·97	2·55	2·34	1·84	1·28	1·63

Kgl. Eisenbahn-Direction Breslau. (Tarif für den Localverkehr.) Am 1. Mai wurde die zum Bezirk des kgl. Eisenbahn-Betriebsamtes Neisse gehörige Nebenbahn Glambach-Wansen mit der Haltestelle Wansen für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Die Haltestelle Wansen erhielt volle Befugnisse für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern. Nur zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist diese Verkehrsstelle nicht geeignet. Zu demselben Zeitpunkte werden ferner der bisherige Personen-Haltepunkt Kochanowitz (zwischen Lublinitz und Lissau) als Haltestelle auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, sowie die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Cziasnau (zwischen Lublinitz und Schierokau) auch für den Eil- und Stückgutverkehr eingerichtet.

Bis zur Herausgabe von Tarif-Nachträgen erfolgt im Staatsbahnverkehr die Frachtberechnung für die Haltestellen Kochanowitz und Wansen nach den durch Anstoss von je 6 km an Lublinitz, bezw. Glambach sich ergebenden Gesammt-Entfernungen und nach der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle. Diese Entfernungen gelten auch für die Berechnung der Preise für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr mit Wansen. Für die Haltestelle Cziasnau sind Entfernungen in den Staatsbahntarifen vorgesehen, sodass die Frachtsätze für Eil- und Stückgut nach diesen Entfernungen und nach der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle berechnet werden können.

Die für den Binnenverkehr für die neuen Verkehrsstellen zu Grunde zu legenden Frachtsätze und Entfernungen enthält der am 1. Mai erschienene Nachtrag VI zum Binnen-Gütertarife. In demselben ist ferner ein neuer Ausnahmetarif 10 für die zum Hochofenbetriebe bestimmten Eisenerze, Schwefelkiesabbrände, Kupfererzabbrände (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Konverterschlacken auf der Grundlage einer Abfertigungsgebühr von 70 Pfg. für die Tonne und eines Streckensatzes von 22 Pfg. für das Tonnenkilometer bei Entfernungen bis zu 100 km, unter Anstoss von 1·5 Pfg. für Entfernungen über 100 km aufgenommen worden. Ausserdem enthält der Nachtrag Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs für die Güterbeförderung auf öffentlichen Anschlussgeleisen etc., die Neuaufnahme der Bestimmung wegen Beförderung von Milch im Abonnement, die bereits durchgeführte Ergänzung des Ausnahmetarifs 9 für Eisenerze etc. (Aufnahme von Glatz, Habelschwerdt und Ziegenhals) und Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrags VI können durch die Stationscassen der kgl. Eisenbahn - Direction Breslau unentgeltlich bezogen werden.

Eisenbahn - Directionsbezirk Altona. (Einführung eines neuen Gütertarifs, Theil II, für den Binnenverkehr.) Am 1. Mai trat ein neuer Gütertarif, Theil II, besondere Bestimmungen nebst Kilometerzeiger und Tariftabellen, für den Binnenverkehr des Eisenbahn-Directions-Bezirks Altona in Kraft, durch welchen der Localgütertarif des Eisenbahn-Directions-Bezirks Altona vom 1. August 1891 nebst Nachträgen aufgehoben wird. In den neuen Tarif sind im Wesentlichen die zur Zeit bereits bestehenden Bestimmungen übernommen. In Verbindung mit der am 1. Mai in Vollzug zu setzenden Vereinigung des Hamburger und Lehrter Güterbahnhofs in Berlin wird die Verkehrsabgrenzung für die Hamburger Staatsbahnhöfe dadurch vollständig zum Abschluss gebracht, dass auch der Verkehr zwischen dem vereinigten Hamburger und Lehrter Bahnhof in Berlin einerseits und Hamburg andererseits künftig ausschliesslich nach und von Hamburg B (über Bergedorf) abgefertigt wird. Für Stückgüter mit direct lautenden Frachtbriefen für Westerland und Keitum auf der Insel Sylt findet vom 1. Mai ab von sämmtlichen für den Stückgutverkehr eingerichteten Stationen des diesseitigen Bezirks directe Abfertigung nach Westerland unter Zugrundelegung der Tarifentfernungen für Hoyer einschliesslich der in den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger angegebenen Entfernungszuschläge statt.

Die Ausnahmetarifsätze für Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach Flensburg tr. und Kiel tr. werden aufgehoben. Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 15. Juni in Kraft. Exemplare des neuen Tarifs können zum Preise von je 1·40 Mk. durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. (Ausnahmetarif Nr. 13 für Cement und Cementwaaren.) Mit Wirksamkeit vom 15. Mai gelten im inneren Verkehr die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 13 für Cement und Cementwaaren zur Ausfuhr nach der Schweiz von Mannheim, Heidelberg und Karlsruhe Hauptbahnhof und Mühlburger Thor nach Constanz auch für solche Sendungen, welche von directen Frachtbriefen nach Stationen der Vorarlberger Bahn begleitet sind und zur Einführung nach Oesterreich verzollt werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1056	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Buschtěhrader Eisenbahn	Kalksteine	Beraun	Hawran	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	25·3 kr.		Im Kartirungswege		
1057	K.k.St.B.		Getreide der Posit. G, 13 des Tarif Theiles I	Wien-Lagerhaus und Praterquai	Herzogenburg	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1893	Localtarif	23 kr.	19 kr.	4 kr.	Im Kartirungswege		
1058	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schieferthon (lose oder in Säcken verpackt)	Rakonitz (Station der B.E.B.)	Friedrichsthal und Ottweiler R.N.E. (Stationen der kgl. Eisenbahn-Direction Köln linksrhein.)	Bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief und Zahlung der Fracht nach dem Ladegewicht des verwendeten Wagens	Vom 15. Mai 1893 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893			1·65 in Mark		Im Kartirungswege		
1059	K.k.St.B.		Chamottesteine und Chamottemörtel	Zliv	Triest Stadt k.k.St.B. Triest-Freihafen k.k.St.B. und Triest-S. Andrea	Bei Zahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende 1893	Localtarif	94 kr.	79 kr.	15 kr.	Im Kartirungswege		
1060	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Locomotive, auf eigenen Rädern laufend	Wörgl	Linz oder vice versa	Aufrechthaltung der für den Transport von auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahnfahrzeugen bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	67 kr.	34 kr.	33 kr.	Im Kartirungswege		Die Aufgabe muss mit Frachtbriefen erfolgen, welche die Bozen-Meraner Bahn bei dem Transporte nach Linz als Aufgeber und bei dem Transporte nach Wörgl als Empfänger tragen
1061	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn u. Böhmischen Commercialbahnen	Eisen und Stahl, Eisen- u. Stahlwaaren aller Art (Posit. E 7 des Tarifes, Theil I vom 1. Jänner 1893)	Nürschan Radnitz Rokycan (B.W.B. und B.C.B.)	Wien Donauquaibahnhof	Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für diese Artikel bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 82 86 87		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1062	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	a) Kalk b) Kalksteine	Hlubočep	Dobrowitz	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der sonstigen für diese Artikel bestehenden allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö.W. a) 28·1 b) 24·8		Im Kartirungswege		
					Wlkawa					a) 28·1 b) 23·9				
1063	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zuckerrübe und Rübenschnitte	Deutsch-Altenburg	Grusbach-Schönau oder vice versa	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Kreuzer 49·7	31	18·7	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
				Petronell					47·7	29	18·7			
				Rohrau					45·7	28	17·7			
				Pachfurth					45·3	27	18·3			
				Bruck a/L. St.E.G. Localbahn					36·4	24	12·4			
				Wilfleinsdorf					35·6	23	12·6			
				Trautmannsdorf					34·6	22	12·6			
				Götzendorf					34·0	21	13·0			
				Grammat-Neusiedl					32·8	20	12·8			
				Himberg					31·5	19	12·5			
				Lanzendorf-Pellendorf					30·7	18	12·7			
				Schwechat-Kledering					30·2	18	12·2			
1064	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Sand	Gerasdorf (Station)	Wien (St.E.G.)	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	8·4 kr.	6·0 kr.	2·4 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1065	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Eisenconstructionstheile	Hohenstadt trs.	Hronov	Aufgabe von, bezw. Zahlung der Fracht für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 50·7	kr. 35·5	kr. 15·2	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende März 1894	Diese Frachtermässigung gilt nur für Transporte, welche nachweislich zum Erweiterungsbaue der mechanischen Weberei in Hronov bestimmt sind. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Stefanau					61·0	42·7	18·3			
				Brünn					64·6	45·3	19·3			
1066	Mährisch-schles. Centralbahn		Saturationsschlamm D 15	Olmütz	Gross-Wisternitz	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis längstens 31. December 1893	Localtarif	4·8 kr.	3·3 kr.	1·5 kr.	Im Kartirungswege		Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1067	Südbahn-Gesellschaft		Steine der Pos. S—58 des Tarifes, Theil I	Ternitz	Gloggnitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- bezw. Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	11 Heller	10 Heller	1 Heller	Im Kartirungswege		
1068	Südbahn-Gesellschaft		Rohziegel	Ternitz	Pottschach	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		
1069	Südbahn-Gesellschaft		Erdfarben (Farberden) der Positionen E 22 und 23, sowie für Schwefel und Schwefelblüthe der Position S—29 des Tarifes, Theil I	Laase Pettau	Wien (Matzleinsdorf)	In jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller 384 288	200 180	184 108	Im Kartirungswege		
				Laase Pettau	Budapest S.B.				412 300 bezw. incl. ungar. Steuer	200 180	212 120			
1070	Südbahn-Gesellschaft		Holz als Blochholz der Pos. H—19, Punkt 1, des Tarifes, Theil I	Steinhaus	Mürzzuschlag transit	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Aufladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	18 Heller	10 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		
1071	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz	Kapfenberg Bruck a/M. Pernegg Mixnitz	Graz S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller 39 39 34 28	32 30 25 23	7 9 9 5	Im Kartirungswege		
1072	Südbahn-Gesellschaft		Paraffin und Paraffinschuppen	Triest S.B. und Fiume	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen. Sendungen müssen von westlich Gibraltar gelegenen Häfen provenieren. Bezüglich des Importnachweises gelten die einschlägigen Bestimmungen des obigen Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Seehafen-Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen Triest und Fiume einerseits und Wien (Matzleinsdorf) etc. andererseits, giltig vom 1. November 1884	310 Heller	240 Heller	70 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1073	Südbahn-Gesellschaft		Hadern der Position H 1 des Tarifes Theil I	Sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien—Pottendorf—Wr. Neustädter Bahn		Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief und bei ununterbrochenem Durchlauf über die Linien der Südbahn, bezw. der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn. Anf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längst. aber bis Ende December 1893	Localtarif		Classe C		Im Kartirungswege		Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 47 ex 1893 sub Post 937, erschienene Publication gegenstandslos
1074	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5			Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893	Pfennige			Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige pro 100 kg
				Gewitsch-Jarom.	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz				—	101*)	—			
				Konitz					—	103*)	—			
				Gewitsch-Jarom.	Schönpriesen-Umschlag				—	96*)	—			
				Konitz					—	98*)	—			
				Gewitsch-Jarom.	Dresden-Elbkai				—	126	—			
				Konitz					—	128	—			
1075	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Erze aller Art	Bosna-Brod	M.-Ostrau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen im Oesterreichisch-Ungarisch-Bosnischen Eisenbahnverkehr vom 1. Jänner 1893	93·3 kr.	85·0 kr.	8·3 kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch wird zugleich die Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 47 ex 1893, sub Post 930, ausser Wirksamkeit gesetzt
1076	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eilgüter	Wien K.E.B. und vice versa		Die einzelnen Collis dürfen den Umfang eines Cubikmeters und das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	kr. ö.W.	kr. ö.W.	kr. ö.W.	Im Kartirungswege		
					Hohenems				775	520	255			
					Dornbirn				775	526	249			
					Bregenz				775	534	241			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1077	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohlen, mineralische und Coaks	Krakau transit bezw. Oswięcim transit	Suczawa transit (für Rumänien)	Bezahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Ausnahmstarif für den Mährisch-Schlesisch-Rumänischen Kohlen-Verkehr vom 1. October 1892	Centimes 142 / 153	Centimes 128 / 139	Centimes 14	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Frachtbrief-Duplicate, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses. Diese Documente werden nicht mehr rückgestellt	
				Oswięcim transit				Ausnahmetarif für den Oberschlesisch-Rumänischen Kohlen-Verkehr vom 1. October 1892	Markpfennige 123	Markpfennige 112	Markpfennige 11			

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im October 1893, bezw. Juni 1894 zur Eröffnung kommenden Theilstrecken **Laibach—Gottschee** und **Grosslupp—Straža** der Unterkrainer Bahnen wird die Lieferung der erforderlichen Inventar-Gegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximativer Kostenbetrag fl.
I	Einfache harte und weiche Möbel und möbelartige Requisiten mit und ohne Anstrich	2.400
II	Feinere harte und weiche Möbel mit Anstrich	3.450
III	Harte gebeizte und polirte Möbel aus gebogenem Holze	900
IV	Gepolsterte Möbel	160
V	Amerikanisch fournirte Möbel	520
VI	Uhren	800
VII	Oberbau- und andere Werkzeuge, eiserne Betriebsrequisiten, Schaufeln, Graskratzen, Mörtelkrücken	2.340
VIII	Hölzerne Werkzeuge oder Requisiten, Gepäcks- oder Schiebkarren, Hebbäume, Schuss- oder Feuerleitern	2.060
IX	Schiebtruhen mit und ohne Aufsatz	560
X	Wasserbottiche	540
XI	Laternen diverse, Hand- und Signal-, dann Wagenlaternen	2.600
XII	Spenglerwaaren, Blechkannen, Flaschen, Büchsen	1.270
XIII	Cassen, Billetkästen, Plombirzangen	2.540
XIV	Feuerspritzen	2.280
XV	Decimal- und Centimalwaagen	2.460
XVI	Eiserne Möbel, Gusssäulen	1.780
XVII	Gestählte Werkzeuge, Geleislehren, Wasserwaagen mit Stellvorrichtung, Zangen, Zirkel, Hobel und Sägen	1.500
XVIII	Winden	490
XIX	Waarendecktücher	950
XX	Vorhänge, Hand- und Abwischtücher	640
XXI	Besen und Bürstenbinderwaaren	120
XXII	Luster und Lampen	1.030
XXIII	Feilen	60
XXIV	Seilerwaaren	120
XXV	Glocken aus Metallguss	400
XXVI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	310
XXVII	Gitter und Siebwaaren	190
XXVIII	Zeichnen- oder Schreibrequisiten, Signalhörner oder -Pfeifen	250
XXIX	Stempel	260
XXX	Wechsellaternen	1.220
XXXI	Stations-Aufschrifttafeln	550
	Summa	34.750

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände müssen verpackt und franco Station Laibach oder einer Station im Netze der k. k. Staatsbahnen, und zwar für die Linie Laibach—Gottschee bis 15. August 1893 und für die Linie Grosslupp—Straža bis 1. März 1894 geliefert werden.

Offert-Formularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bedingnisse für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Laibach eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 29. Mai 1893, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gef. General-Direction stattfinden.

Es steht den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im Mai 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen

Lieferungs-Ausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien für den Bedarf der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien, u. zw:

2000 q Petroleum
800 q Rübbrennöl
100 q Fluid
250 q Rübschmieröl
650 q Mineralschmieröl für Maschinen
200 q „ „ Wagen
500 q Vaselin
25 q Staarschmiere
6 q Hartfett in Stangen und Blöcken
20 q Unschlitt- und
15 q Schmierseife,

ferner der Bedarf an den gleichnamigen Materialien der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen in Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Krakau und Lemberg, sowie der k. k. Verkehrs-Leitung in Mähr.-Schönberg wird für die Zeit vom 1. Juli 1893 bis 30. Juni 1894 im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über die benöthigten Quantitäten und Materialgattungen sind aus den Offertformularien zu entnehmen, welche ebenso, wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei den betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, bezw. bei der k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden können.

Die Offerten, zu deren Verfassung die hiezu aufgelegten Offertformularien benützt werden müssen, sind per Bogen mit einem 50 Kreuzer-Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Lieferung von Beleuchtungs- und Schmier-Materialien" bei der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction, bezw. bei der k. k. Verkehrs-Leitung in Mähr.-Schönberg bis längstens 30. Mai l. J. 12 U. Mittags einzubringen.

Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen inclus. aller Spesen zu notiren.

Jedes Offert muss die ausdrückliche Erklärung enthalten, dass dem Offerenten die „allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen" der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, sowie die für die Lieferung der offerirten Artikel bestehenden „besonderen Bedingnisse" vollkommen bekannt sind und dass er sich denselben unterwirft.

Die zu dem Offerte gehörigen Qualitätsmuster sind separat verpackt franco aller Spesen in einer zur Erprobung derselben hinreichenden Quantität beizustellen.

Die Lieferung sämmtlicher Artikel wird im Laufe des Jahres 1893/94 nach Massgabe des eintretenden Bedarfes auf Grund von Theilbestellungen zu bewerkstelligen sein.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 30. Mai l. J. Nachmittags stattfindenden commissionellen Offerteröffnung persönlich beizuwohnen. Den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, bezw. der k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums, oder nur eines Theiles derselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerten, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Diese Lieferungs-Ausschreibung wird unter Einem auch Seitens jeder der Eingangs erwähnten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, sowie von der k. k. Verkehrs-Leitung in Mähr.-Schönberg für ihren Amtsbezirk in den betreffenden Provinz-Amtsblättern verlautbart.

Wien, am 10. Mai 1893.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 55. **Wien, 13. Mai 1893.** **VI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Gesetz vom 23. April 1893 *), betreffend die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, zum Zwecke der Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln (Güterwagen nebst Zugehör) für die Staatsbahnen den Betrag von 5,500.000 fl. im Wege einer Creditoperation in der Weise zu beschaffen, dass das benöthigte Capital mit höchstens $4^1/_2$ vom Hundert verzinst und rücksichtlich des Theilbetrages von 3,667.000 fl. vom Jahre 1894 angefangen, hinsichtlich jenes von 1,833.000 vom Jahre 1895 an in längstens zehn Jahren mittelst Semestralraten getilgt wird.

Artikel II.

Die fällig werdenden Annuitätenbeträge werden jährlich in den Staatsvoranschlag und zwar im Erfordernisse für die Staatsschuld (Capitel XVII) einzustellen sein.

Artikel III.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Handelsminister und Mein Finanzminister beauftragt.

Schönbrunn, am 23. April 1893.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. p. **Steinbach** m. p.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 10. Mai 1893, Z. 24.178, betreffend Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Russland.

Mit Schreiben vom 16./28. April d. J. hat das Eisenbahn-Departement des Kaiserlichen Ministeriums der Verkehrsanstalten in St. Petersburg dem Centralamte für den internationalen Transport in Bern das Begehren um Aufnahme der Eisenbahn

Jaroslawl-Vologda

in die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet, mitgetheilt.

Das Centralamt hat von dieser Mittheilung mit Benachrichtigungsschreiben vom 5. Mai d. J., gemäss Art. 58 des internationalen Uebereinkommens, den betheiligten Staaten Nachricht gegeben mit dem Beifügen, dass der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahn in den internationalen Transportdienst nach einem Monate vom Datum des Benachrichtigungsschreibens erfolgt.

Wien, am 10. Mai 1893.

*) Enthalten in dem am 2. Mai 1893 ausgegebenen XXI. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr 70.

Flüssige Heizstoffe auf Schiffen.

Mit dem Namen „flüssige Heizstoffe" bezeichnet man eine grosse Classe von Kohlenwasserstoff-Verbindungen, welche entweder in der Natur vorkommen oder auf künstlichem Wege gewonnen werden. Das im Handel erhältliche Petroleum wird gewöhnlich nicht als Heizstoff bei Dampfkesselheizungen gebraucht, sondern nur das durch Destillation von Petroleum herstellbare Product, welches unter dem Namen Astaki oder Petroleumrückstand bekannt ist und beispielsweise auf den Schiffen in ausgedehntem Masse zur Verwendung gelangt, welche auf dem Schwarzen und Kaspischen Meere verkehren. Diese hinlänglich erprobte Art flüssigen Brennstoffes ist vollkommen ungefährlich, da derselbe erst auf eine Temperatur von 175° C. gebracht werden muss, bevor die Entzündung platzgreift; bei manchen Varietäten liegt der Entzündungspunkt sogar erst bei 200° C.

Eine andere Art flüssiger Brennstoffe ist der bei der Destillation von erhärtetem Thonschiefer gewonnene Rückstand; es ist dies nämlich ein schweres Oel, welches gleich dem Astaki eine sehr hohe Entzündungstemperatur besitzt. Auch der bei der Leuchtgas-Fabrication abfallende Theer, sowie das durch die Condensation der Gase in den Hochöfen entstehende Oel eignen sich für Kesselfeuerungen. Alle diese Oele lassen sich gefahrlos handhaben und anstandslos auf Schiffen stauen; sie bilden keine entzündlichen Dämpfe und brennen erst dann, wenn sie auf eine hohe Temperatur gebracht werden.

Hinsichtlich des Heizwerthes der flüssigen Brennstoffe kann gesagt werden, dass derselbe in allen Fällen höher liegt, als der Heizwerth unserer Kohlengattungen. Der Grund dieser Thatsache liegt in dem Umstande, dass wir nicht in der Lage sind, eine vollkommene Verbrennung der Kohlen zu erzielen. In den besten Kesseltypen ergab sich, dass ein Kilogramm bester englischer Steinkohle nur höchstens 9·5 kg Wasser zu verdampfen im Stande ist, während bei Anwendung des Petroleums als Heizstoff selbst bei schlecht construirten Brennern, wie solche auf den Dampfern der Wolga und des Kaspischen Meeres üblich sind, durch 1 kg Heizstoff zwischen 14 bis 15 kg Wasser verdampft werden.

Bei der Heizung mit Steinkohlen wird der Wirkungsgrad des Kessels einmal durch die niedrige Temperatur des Brennstoffes selbst, dann aber auch durch die beim jedesmaligen Oeffnen der Heizthüre einströmende Luft herabgestimmt. Dabei verursacht die ungleichmässige Vertheilung der Wärme an den Wandungen des Verbrennungsraumes überdies sehr nachtheilige locale Inanspruchnahmen des Kesselmaterials.

Die nachfolgende Tabelle enthält einige Vergleichsdaten über verschiedene Arten von Brennstoffen, welche hier in Betracht gezogen werden können.

Wenn man die Methoden der Verbrennung näher betrachtet, so drängt sich sofort die Erkenntniss auf, dass in allen Fällen, wo keine vollkommene Verbrennung erreicht wird, Rauchbildung eintritt, und dass speciell bei der Heizung mit Kohle durch die in den Feuerrohren und an den sonstigen Wandungen sich bildenden Niederschläge, welche von der unvollkommenen Verbrennung der Kohle herrühren, der Wirkungsgrad des Kessels sehr beeinträchtigt wird.

Ohne auf die gebräuchlichen Vorkehrungen näher einzugehen, kann gesagt werden, dass flüssige Brennstoffe in zerstäubtem Zustande und unter einem gewissen Luftdrucke in die Feuerungsanlagen der Schiffskessel eingeführt werden müssen, um dort in zweckmässiger Weise zur Verbrennung gelangen zu können.

Bezüglich der Unterbringung flüssiger Heizstoffe auf Schiffen ist es auf den ersten Blick erkennbar, dass hiebei ein vollkommeneres System der Unterabtheilung der Schiffe in wasserdichte Compartiments erreicht werden kann. — Die Kohlendepots mit ihren gegenwärtigen Anordnungen wasserdichter Thüren von sehr fraglichem Werthe würden durch Gefässe ersetzt werden können, welche die flüssigen Brennstoffe aufzunehmen hätten, und anstatt der schwierigen Kohlenstauung und des umständlichen Kohlentransportes würde ein Rohrsystem zur Anwendung gelangen, welches den Brennstoff bis in die Feuerungen leitet.

Die verschiedenen Arten flüssiger Heizstoffe erheischen je nach ihren physikalischen Eigenschaften auch eine verschiedene Unterbringungsart an Bord. Es würde zulässig sein, Petroleumrückstände beliebig lang an irgend welchem Orte aufzubewahren; dagegen würde die Unterbringung von Rohpetroleum grosse Vorsicht bedingen, während bei Theeröl Vorkehrungen nothwendig sein würden, um es entsprechend warm zu erhalten, damit sich aus demselben nicht Krystalle ausscheiden.

Die Anordnung der Pumpen, Ventile und Rohrleitungen, welche für die Zuführung des flüssigen Brennmaterials in die Verbrennungsräume der Dampfkessel zu dienen hätten, würden in allen Fällen nur unwesentlich von einander abweichen.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass die Anwendung flüssiger Heizstoffe eine totale Umgestaltung und eine wesentlich geänderte Arbeitsausführung bei den zur Aufnahme des Brennmaterials dienenden Behältern im Gefolge haben würde; die Unterabtheilung des Raumes müsste eine weitergehende sein, und es müssten grössere Gewichte als sonst zur Einbauung gelangen. Dabei wäre es unumgänglich nothwendig, dem möglichen Leckwerden der bezüglichen Unterabtheilungen nachhaltig vorzubeugen.

Ein bedeutender, durch die Anwendung flüssiger Brennstoffe erwachsender Vortheil ist die wesentliche Verminderung der Zahl der Heizer. In der Handelsmarine

Brennstoff	Specifisches Gewicht bei 0° C.	Gewicht pro 1 m^3	Theoretische Verdampfung in 1 kg Wasser pro 1 kg Brennstoff bei 100° C.	Wirkliche Verdampfung in 1 kg Wasser pro 1 kg Brennstoff
Kohle	1·35	816 kg	15·50	9·5—11
Rohes amerikanisches Petroleum	0·800	880 „	21·48	17·8
„ russisches „	0·820	880 „	22·79	18·9
Petroleumrückstände	0·928	900 „	20·53	17·1
Creosot oder Theer	0·911	900 „	18·50	11·5

sind beispielsweise für zwei sechsfeuerige Doppelkessel, in welchen Steinkohlen gebrannt werden, mindestens vier Heizer und ein Kohlenzieher pro Wache nothwendig; bei denselben Kesseln würde bei Anwendung flüssigen Brennstoffes ein Heizer genügen; im Maximum wären zwei Heizer pro Wache aufzustellen, welche dann einen sehr leicht zu besorgenden Dienst hätten. Auch der Zeit- und Wegverlust, welcher bei der Steinkohlenfeuerung durch das periodische Reinigen der Feuer entspringt, ist bei dem Gebrauche flüssigen Brennmaterials vermieden; und da man überdies in letzterem Falle die Verbrennung viel gleichmässiger und vollkommener, und mit Vermeidung von kalten, in die Feuerung gelangenden Luftströmen unterhalten kann, wird der Wirkungsgrad der Dampfkessel sehr gesteigert und ihre Benützungsdauer durch die leichter fallende Schonung wesentlich erhöht.

Die Behandlung der flüssigen Heizstoffe verlangt nur ein Minimum an Kenntnissen und Geschicklichkeit. Die Actionssphäre des sie gebrauchenden Schiffes ist eine wesentlich grössere und der leichte Uebergang von einer Betriebsintensität zur anderen im Kesselbetriebe erleichtert die Bedienung des Maschinencomplexes und sichert dem Schiffe eine unbeschränkte Manövrirfähigkeit.

Dagegen verlangen die flüssigen Brennstoffe besondere und ausgiebige Vorkehrungen, welche das Leckwerden der sie aufnehmenden Gefässe verhindern sollen, und eine geänderte Construction der Unterabtheilungen des Schiffes.

[„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens.“]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Project einer schmalspurigen Localbahn mit elektrischem Betriebe vom Schlossplatze in Teplitz über Turn, Weisskirchlitz und Zuckmantel bis zum Curhause Theresienbad in Eichwald. (Trassengenehmigung.) Im Hinblicke auf das günstige Ergebniss der am 23. September 1892 durchgeführten Trassenrevision rücksichtlich der von Sr. Durchlaucht dem Fürsten Edmund Clary und Aldringen angestrebten schmalspurigen Localbahn mit elektrischem Betriebe vom Schlossplatz in Teplitz über Turn, Weisskirchlitz und Zuckmantel bis zum Curhause Theresienbad in Eichwald hat das k. k. Handelsministerium die Trassenführung der projectirten Localbahn unter Benützung der im Stadtgebiete von Teplitz führenden Strassen in Gemässheit des vorgelegten Projectes und im Sinne der im Commissionsgutachten gestellten Anträge genehmigt.

[H.-M.-Z. 58.337 ex 1892.)

Projectirte Localbahn von Strakonitz über Blatna nach Březnic. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision bezüglich des von dem Comité für die projectirte Localbahn von Strakonitz über Blatna nach Březnic vorgelegten Projectes für diese normalspurige Localbahn für den 17. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath und Bezirkshauptmann Heinrich Schebanek betraut. [G.-I.-Z. 9051.]

Projectirte Localbahn Deutschbrod-Humpoletz. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Localbahn Deutschbrod-Humpoletz für den 23. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath und Bezirkshauptmann von Deutschbrod, Paul Appeldauer, betraut.

[G.-I.-Z. 9150.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Regulirung der Contracurven und Schienenüberhöhungs-Normale.) Die Südbahn-Gesellschaft hat für sämmtliche Strecken mit Schnellzugsverkehr a) das Normale für Spurerweiterungen und Schienenüberhöhungen, b) die Instruction für die Einlegung von Uebergangscurven, insoferne solche noch nicht bestehen; dann für die Linie Wien—Triest ein Project für die Verlängerung der Zwischengeraden bei den Contracurven dem Handelsministerium vorgelegt. Auf Grund der erhaltenen Genehmigung, resp. auf Grund der vom Handelsministerium ertheilten Weisungen können die erforderlichen Arbeiten sofort in Angriff genommen werden; die wichtigsten sind im Laufe des Jahres 1893 auszuführen; bezüglich der minder wichtigen ist eine Vertheilung auf die Jahre 1893, 1894 und 1895 gestattet worden.

[1. Mai, Z. 65.805 ex 1892.]

— (Schleppbahn vom Bahnhofe in Graz zu den Lagerhäusern der Firma Carl Greinitz Neffen.) Auf Grund des Ergebnisses der am 6. April durchgeführten politischen Begehung wurde für die projectirte normalspurige Schleppbahn vom Südbahnhofe in Graz zu den nächst der Rosensteingasse in Graz gelegenen Lagerhäusern der Firma Carl Greinitz Neffen der Baucousens ertheilt.

[25. April, Z. 21.340.]

— (Verladeperron und Veränderungen der Geleiseanlagen in der Station Triest.) In der Station Triest wird aus Verkehrsrücksichten ein gedeckter Verladeperron im Anschlusse an das Gütermagazin C hergestellt und damit im Zusammenhange stehende Veränderungen an den Geleiseanlagen daselbst vorgenommen. [27. April, Z. 21.330.]

— (Linie Kufstein—Ala: Wagenremisen in den Bögen Nr. 79 und 81 des Viaductes in Innsbruck.) In den Bögen Nr. 79 und 81 des Südbahnviaductes in Innsbruck werden provisorische Wagenremisen hergestellt.

[26. April, Z. 21.650.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Localbahn Reichenberg-Gablonz. (Anschaffung von drei Tenderlocomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Localbahn Reichenberg-Gablonz in Vorlage gebrachten Typenpläne und Lieferungsbedingnisse für drei Tenderlocomotiven, welche für die Fortsetzungsstrecke von Gablonz nach Tannwald bestimmt sind, genehmigt. [Z. 15.632.]

Waldbahn in Putna. (Anschaffung von zwei schmalspurigen Locomotiven.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der freiherrlich Alexander v. Popper'schen Vertretung in Czernowitz bei der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen in Vorlage gebrachten Typenpläne für zwei durch die Locomotivfabrik Krauss & Cie. in Linz ausgeführten Tenderlocomotiven für die schmalspurige Waldbahn in Putna genehmigt. [Z. 12.059.]

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Fahrplan der täglichen Localfahrten auf der Strecke Grein—Stein—Krems, giltig vom 6. Mai 1893 bis auf Weiteres.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verkehren vom 6. Mai an bis auf Weiteres auf der Strecke Grein—Stein—Krems ausser dem Postschiffe täglich noch folgende Localschiffe:

Von Grein nach Stein—Krems fährt täglich ein Localschiff ab um 2 U. 40 M. Nchm. und gelangt unter Berührung sämmtlicher Zwischenstationen, d. i. St. Nicola, Sarmingstein, Jogerdorf, Persenbeug, Ybbs, Säusenstein, Marbach, Pöchlarn, Weitenegg, Melk (Abfahrt 5 U. 35 M. Nchm.), Emmersdorf, Aggsbach, Spitz, Weissenkirchen, Ropatz nach Stein um 7 U. 0·5, nach Krems um 7 U. 10 M. Abends. (An Sonn- und Feiertagen fährt das Localschiff um eine halbe Stunde später von Grein und allen Zwischenstationen zu Thal bis Stein.) Ferner fährt von Melk nach Krems täglich ein Localschiff u. zw. erfolgt die Abfahrt ab Melk um 4 U. 40 M. Früh, die Ankunft in Krems um 6 U 15 M. Früh.

Von Krems nach Melk fährt täglich ein Localschiff um 6 U. 25 M. Früh ab und kommt in Melk um 9 U. 45 M. Vorm. an. (Am 7. und 11. Mai, 4. und 29. Juni, 23. Juli, 15. und 27. August, 24. September fährt das Localschiff um 2 U. 15 M. später, also von Krems um 8 U. 40 M. Vorm. — zu Berg bis Melk wegen Anschluss an die Kremser und Horner Vergnügungszüge —); Ferner um 7 U. 25 M. Abends mit Ankunft in Melk um 10 U. 45 M. Nachts. (An Sonn- und Feiertagen fährt dieses Localschiff um eine halbe Stunde später von Krems—Stein und allen Zwischenstationen zu Berg bis Melk.)

Die Abfahrt des zwischen Melk—Grein verkehrenden Localschiffes erfolgt täglich ab Melk um 8 U. 45 M. Früh, die Ankunft in Grein um 2 U. Nchm.

Für die Benützung der Localschiffe werden Fahrkarten zu ermässigten Preisen ausgegeben. Für die Expedition von Packeten und kleineren Gegenständen mit den Localschiffen besteht ein ermässigter Frachtentarif.

— (Separatfahrten nach und von Greifenstein.) Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft lässt an Sonn- und Feiertagen um 2 U. 24 M. Nchm. ein Separatschiff ab Station Stefaniebrücke nach Greifenstein unter Berührung sämmtlicher Stationen (Augartenbrücke, Brigitta-Brücke, Nussdorf, Klosterneuburg, Lang-Enzersdorf, Korneuburg) fahren. Die Rückfahrt von Greifenstein findet um 7 U. 24 M. Abends und die Ankunft in Wien, Stefaniebrücke um 8 U. 44 M. Nachts statt. Der Fahrpreis beträgt per Person und Richtung 30 Kreuzer Kinder zahlen 15 Kreuzer.

— (Güterverkehr nach und von Odessa via Galatz.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat im Vereine mit dem Oesterr. Lloyd heuer einen Gemeinschaftsverkehr nach und von Odessa eingerichtet, welcher nunmehr, nachdem die zweitägige Beobachtung in Sulina aufgehoben wurde, regelmässig in beiden Richtungen unterhalten wird. — Auskünfte über die in diesem Verkehre bestehenden billigen Frachtübernahmen ertheilt die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien, dann die Agentien in Galatz und die Lloydvertretung in Odessa.

Regulirung des Eisernen Thores. (Baufortschritte.) Mit dem Sinken des Wasserstandes haben die Arbeiten auf der ganzen Linie vollkräftig begonnen. Sieben submarine Felsbrechmaschinen entfernen täglich 350 m³ Steine. In dem bereits geschaffenen Canal wird das in Folge der Hochfluth eingedrungene Wasser ausgepumpt, sodann wird die Vertiefung fortgesetzt. Die Steinwurfarbeit ist ebenfalls in vollem Zuge. Der technische Director Georg Rupcsics nahm behufs unmittelbarer Leitung der Section in Kozla ständigen Wohnsitz.

Verschiedene Mittheilungen.

Localbahn Laibach-Stein. (Ausserordentliche Generalversammlung.) Am 27. April fand unter Vorsitz des von der Regierung ernannten Directions-Mitgliedes, Hofrath Dr. Franz Liharzik eine ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Laibach-Stein statt. Der an dieselbe erstattete Bericht des Gesellschafts-Vorstandes bringt zunächst in Erinnerung, dass — wie bereits in der ersten ordentlichen Generalversammlung bekannt gegeben worden — die General-Bau-Unternehmung für unvorhergesehene Bauherstellungen an die Gesellschaft Mehrforderungen gegenüber dem im Bauvertrage vereinbarten Pauschalbetrage u. zw. von rund fl. 80.000 gerichtet habe und theilt mit, dass anlässlich der diesbezüglichen Verhandlungen die Bau-Unternehmer mit dem Antrage hervorgetreten seien, auf ihre Nachtragsforderungen gänzlich verzichten zu wollen, wenn ihnen gegen Rückstellung der sämmtlichen noch unverlosten fünfpercentigen Prioritäts-Actien lit. A und B im Gesammt-Nominalbetrage von fl. 564.800 bis spätestens 1. August 1893 der gleiche Nominalbetrag in vierpercentigen, binnen 80 Jahren zu tilgenden Prioritäts-Obligationen der Localbahn Laibach-Stein ausgefolgt wird, deren Verzinsung und Tilgung durch eine vom Staate zu gewährende Ertragsgarantie für die Localbahn Laibach-Stein sicherzustellen wäre. Nachdem, bemerkt der Bericht, bei Durchführung einer derartigen Transaction, bei welcher die Bau-Unternehmer auf die Erzielung eines besseren Begebungscurses für die vierpercentigen, vom Staate garantirten Titres, als für die dermaligen Prioritäts-Actien rechnen, die Nothwendigkeit entfällt, behufs Befriedigung der Nachtragsforderungen der General-Bau-Unternehmung das bisher emittirte Prioritäts-Actien-Capital zu erhöhen oder eine schwebende Schuld aufzunehmen; nachdem ferner an Stelle des bisherigen Erfordernisses für die fünfpercentige Vorzugsdividende und für die Tilgung der Prioritäts-Actien im Jahresbetrage von zusammen fl. 28.955 nunmehr für die vierpercentige Verzinsung und die Tilgung des Prioritäten-Capitals nur die Annuität von zusammen fl. 23.616 tritt, woraus eine Erhöhung des für die Stamm-Actien verfügbaren Reinertrags-Ueberschusses um jährlich fl. 5339, d. i. rund 1·57 Percent des Nominalbetrages, resultirt, hat die Staatsverwaltung, welche auch als Besitzerin von 2000 Stück Stamm-Actien an dem Erträgnisse des gesellschaftlichen Unternehmens interessirt ist, auf Grund des erwähnten Offerts der Bau-Unternehmer mit denselben Verhandlungen gepflogen, deren Ergebniss dem Gesetze vom 12. April, betreffend die Gewährung einer Staatsgarantie für die Localbahn Laibach-Stein und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat, zu Grunde liegt. — Der Gesellschaftsvorstand ist nun zur Ueberzeugung gelangt, dass die in Rede stehende Transaction für die Gesellschaft vortheilhaft ist, und beantragt, die ausserordentliche Generalversammlung wolle beschliessen: 1. Der Gesellschaftsvorstand wird ermächtigt, mit der General-Bau-Unternehmung Oskar Baron Lazarini und Al. Praschniker ein Uebereinkommen abzuschliessen, mit welchem sich dieselbe verpflichtet, auf alle gegenüber dem Bauvertrage erhobenen Mehrforderungen zu verzichten, sowie die in ihrem Besitze befindlichen, noch unverlosten Prioritäts-Actien lit. A und B zurückzustellen wenn ihr ein Betrag von fl. 564.800 in vierpercentigen Prioritäts-Obligationen der Localbahn Laibach-Stein ausgefolgt wird, deren Verzinsung und Tilgung durch die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses der Bahn in der erforderlichen Höhe durch den Staat gesichert erscheint. 2. Der Gesellschaftsvorstand wird ermächtigt, an die Regierung das Ersuchen zu stellen, der Unternehmung der Localbahn Laibach-Stein im Sinne des Gesetzes vom 12. April auf die Dauer von 80 Jahren ab 1. Jänner die Staatsgarantie eines jährlichen Reinerträgnisses von fl. 33.452 zuzusichern und die Bewilligung zur Emission eines binnen 80 Jahren zu tilgenden, mit 4 Percent zu verzinsenden Prioritäts-Anlehens im Nominalbetrage von fl. 800.000 zu ertheilen, von welchem der Theilbetrag von fl. 564.800 zur Befriedigung der Bau-Unternehmung zu verwenden, der Restbetrag von fl. 235.200 dagegen derart zu reserviren ist, dass derselbe nur im Falle der Einlösung der Gesellschaftsbahn durch den Staat zur Ausgabe gebracht werden darf. 3. Der Gesellschaftsvorstand wird ermächtigt, behufs Erfüllung der nach dem Gesetze vom 12. April an die Gewährung der Staatsgarantie geknüpften Bedingung, mit der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen eine Abänderung des bestehenden Betriebsvertrages in der Richtung zu vereinbaren, dass an Stelle der dermalen mit 45 Percent der Bruttoeinnahmen pauschalirten Betriebskosten-Vergütung der Ersatz der aus Anlass der Betriebsführung thatsächlich erwachsenden Kosten an die Staatseisenbahn-Verwaltung zu treten hat. 4. Eine theilweise Zurückzahlung des Grundcapitals an die Actionäre hat stattzufinden durch Zurückzahlung der sämmtlichen noch unverlosten Prioritäts-Actien lit. A und B im Gesammt-Nominalbetrage von fl. 564.800. Die Generalversammlung genehmigte ohne Discussion die Anträge.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Thätigkeit der Abrechnungsstelle in der Zeit vom 1. April 1892 bis 31. März 1893.) Innerhalb des vorbezeichneten Zeitraume wurden nach der „Z. d. V. D. E. V." 129.159 Forderungs- und Schuldposten (gegen 128.358 Posten im Vorjahre) verrechnet u. zw. in Deutscher Währung 113.095, in Oesterr. Währung (Noten) 8741, desgleichen in Gold 401, desgleichen in Silber 4, in Russ. Währung (Noten) 2048, in Frankenwährung (Gold) 3167, desgleichen ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber 1703. Der Gesammtbetrag der im Rechnungsjahre 1892/93 angemeldeten und verrechneten Posten belief sich in Deutscher Währung auf 241,526.895 Mk., in Oesterr. Währung u. zw. Noten auf 14.705.930 fl., Gold auf 74.840 fl. und Silber auf 16.534 fl., in Russ. Währung (Noten) auf 1,232.978 R., in Frankenwährung (Gold) auf 9,250.535 Fr., desgleichen ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber auf 1,163.227 Fr. Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Begleichung von 129.159 auf 4034 Posten, gegen 128.358 und 4109 Posten im Vorjahre, verringert worden. Die zur Verrechnung angemeldeten Gesammtsummen aller Währungen betrugen 277,501.728 Mk. während die schliesslich baar gezahlten Beträge 128,374.137 Mk. ausmachten.

In dem gleichen Zeitraume des Vorjahres betrug die zur Verrechnung angemeldete Geldsumme aller Währungen 290,543.030 Mk. und die Summe der baar gezahlten Beträge 139,022.162 Mk. Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi gestaltete sich wie 1 : 0·46 gegen 1 : 0·48 im Vorjahre. Da die angemeldeten und verrechneten Posten durch Begleichung auf 4034 gezahlte Posten verringert worden sind, so wurden durch je eine Zahlung = 20·33 (im Vorjahre 20·13) Forderungen beglichen, während das Verhältniss rücksichtlich der Deutschen Währung allein (bei 73.600 Forderungsposten, welche durch Begleichung auf 1764 gezahlte Posten verringert wurden) sich wie 1 : 41·72 (im Vorjahr wie 1 : 41·84) stellt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Ostdeutsch-Oesterreichisch-Bayerischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1893 gelangt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen ostdeutschen Stationen und österreichischen und bayerischen Stationen zur Ausgabe.

Hiedurch wird der einschlägige Tarif vom 1. November 1889 sammt den hiezu erschienenen Nachträgen aufgehoben.

Wien, am 10. Mai 1893. [434]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des V. Nachtrages zum Tarife Theil II, 1. Heft.

Zum Tarife Theil II, 1. Heft vom 1. December 1888 tritt am 1. Juni 1893 der V. Nachtrag in Kraft, welcher enthält:

I. Tarifbestimmungen.
II. Neuen Ausnahmetarif Nr. XXII.
III. und IV. Erweiterung der Ausnahmetarife Nr. I und XV.
V. Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. ö. W. für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Mai 1893. [435]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Einführung von Ausnahmetarifen für die Beförderung von Pferden, lebendem Wild und Dégras.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1893 gelangen im Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande folgende Tarife zur Einführung:

1. Ausnahmetarif für die Beförderung von Pferden von Wien K.E.B nach Paris über die Routen: Bischofshofen—Arlbergbahn—Buchs—Delle, Bischofshofen—Arlbergbahn — Bregenz — Constanz — Hüningen — Alt-Münsterol; Salzburg / Simbach Ulm — Mühlacker — Kehl—Avricourt; Passau—Crailsheim—Mühlacker—Maxau—Lauterburg—Amanweiler; Passau—Aschaffenburg—Monsheim—Saargemünd—Amanweiler.
2. Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Wild in Käfigen, Verschlägen u. dgl. in Eilfracht zwischen Wien K.E.B. und Paris via Bischofshofen — Arlbergbahn — Buchs — Delle und Salzburg / Simbach Ulm—Mühlacker—Kehl—Avricourt.
3. Ausnahmetarif für die frachtgutmässige Beförderung von Dégras de peaux (Gerbefett) in Fässern von Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westa. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. Oesterr. Staatsbahnen, k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Paris (Douane, La Villette und Reuilly).

Exemplare dieser Ausnahmetarife sind bei den betheiligten österreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 5 kr. = 10 Ctms. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 7. Mai 1893. [436]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Personenverkehr zwischen Aussig einerseits und Warnsdorf und Rumburg andererseits via Bodenbach.

Ausgabe directer Fahrkarten.

Ab 15. Mai 1893 werden directe Fahrkarten zwischen Aussig einerseits und Warnsdorf und Rumburg andererseits via Bodenbach zu nachstehenden Preisen per Fahrkarte ausgegeben:

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
a) Aussig—Warnsdorf . .	fl. 3.65	fl. 2.44	fl. 1.22
b) Aussig—Rumburg . . .	fl. 3.65	fl. 2.44	fl. 1.22

Wien, am 10. Mai 1893. [437]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Tarif-Nachträge.

Am 1. Juni 1893 treten die Nachträge:
VI zu Theil II, Heft 3,
IV zu Theil II, Heft 3a und
III zu Theil II, Heft 3b
der österr. Verbandstarife, enthaltend Einführung neuer Frachtsätze und Berichtigungen, in Kraft.

Exemplare sind bei den Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 10. Mai 1893. [438]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Sonstige Nachrichten.

Staatsbahn-Güterverkehr Berlin—Breslau. (Erweiterung des Ausnahmetarifs 11.) Mit sofortiger Giltigkeit finden die im Staatsbahn-Gütertarif Berlin—Breslau bestehenden Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II (Ausnahmetarif 11) von Oberschlesien nach Stettin und Swinemünde transito seewärts auch Anwendung auf die Arikel:

a) Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verpackt; Drahtlitzen, Stacheldraht, Drahtklammern, Drahtstifte, Drahtseile, eiserne Nieten, Schrauben, Muttern und Unterlagsscheiben zu Schrauben, Schiffsrippen, eiserne Nägel und Ketten;

die Ausnahmesätze nach Stettin und Swinemünde transit zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und nach Deutschen Colonien, ausserdem auf:

b) eiserne Wagenachsen, Kochherdplatten und Springfedern.

Vom gleichen Zeitpunkte ab wird der Ausnahmetarif 12 für Eisen und Stahl des Specialtarifs II zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern auf die vorstehend unter a) und b) genannten Artikel ausgedehnt, soweit derselbe nicht bereits auf einzelne dieser Artikel Anwendung findet.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1078	Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Steine der Classe C	Einsiedl	Turnau	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende October 1893	Localtarif der S.N.D.V.B.	16·0 kr.	9·6 kr.	6·4 kr.	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Gemeindeamt in Turnau als Absender und alleiniger Empfänger erscheinen. Das Auf- u. Abladen hat die Partei zu besorgen
1079	Oesterr. Nordwestbahn als betriebführende Verwaltung der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz		Rübe	Močowitz	Zleb Wrdy-Bučic	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Localbahn Časlau—Zawratetz-Třemošnitz	Kreuzer ö. W. 15·5 15·5	6 6	9·5 9·5	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
			Rübenschnitte, Rübenabfälle und Composte von der Zuckerfabrikation	Zleb Wrdy-Bučic	Močowitz				15·5 15·5	6 6	9·5 9·5			
1080	Böhmischen Westbahn	General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kalkstein	Beraun	Modřan via Prag B.W.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der sonstigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Besteht kein directer Frachtsatz		16·9 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1081	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Fleisch, frisches als Frachtgut a) bei Aufgabe von 3000 kg und darüber b) bei Aufgabe in geringeren Mengen	Krakau	Wien Nordbahnhof	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	a) 187·9 kr. b) 187·9 kr.	a) 134·6 kr. b) 169·1 kr.	a) 53·3 kr. b) 18·8 kr.	Im Kartirungswege		
1082	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Mineralkohle	Lajta-Ujfalu	Gumpoldskirchen Guntramsdorf Achau Ebreichsdorf Münchendorf Ober-Eggendorf Pottendorf-Landegg Unter-Waltersdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch Parteiorgane zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Besteht kein directer Tarif		Heller 26 26 20 12 16 12 12 12		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1083	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Für Güter der Classen 1) A[1] 2) B	Aussig Oe.N.W.B. Schreckenstein und vice versa	Reichenberg (Sächs. St.B.)	Einhaltung der für Güter der Classen A[1] und B giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Sächsisch-Oesterreichischer Verband	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 1) 51·8 2) 50·1		Im Kartirungswege		
1084	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Für Güter aller Classen	Schönpriesen und vice versa	Reichenberg	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 26 vom 4. März 1893 unter fortlaufonder Nr. 446 für den Verkehr zwischen Schönpriesen und Reichenberg Sächs. St.B. publicirten Frachtsätze finden nunmehr unter den gleichen Bedingungen auch für den Verkehr zwischen Schönpriesen und Reichenberg (S.N.D.V.B.) Anwendung.								
1085	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kalk (gebrannt) und Kalksteine	Lobositz	Reichenberg (S.N.D.V.)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen n. Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbandstarif	Besteht kein directer Frachtsatz	31·5 kr.		Im Kartirungswege		
1086	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig St.E.G. transit	Čižkovic	500 Tonnen Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Juni 1893 bis Ende Mai 1894	Localtarif	11·7 kr.	10·2 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende August 1894 einzusenden	
1087	St.E.G.		Kalksteine	Für Kalksteinsendungen von Prachovic nach Schönpriesen wird für die Zustellung der Wagen von der Station Prachovic zu der Verladerampe in Neu-Prachovic die für diese Leistung normirte Zustellungsgebühr von 50 kr. pro Wagen bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893, nicht eingehoben.										
1088	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Holz des Specialtarifes 2	Ustrzyki	Drösing Dürnkrut Göding Hohenau Lundenburg Napagedl Rohatetz Saitz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der sonstigen für das Tarifheft 6 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverbandes massgebenden Tarifbestimmungen	Vom 20. Mai 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Besteht kein directer Tarif	Verschieden	kr. ö.W. 93 95 89 93 91 84 88 93	Verschieden	Im Kartirungswege		
1089	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatt Nr. 45 vom 20. April 1893 unter fortlaufender Nr. 919 publicirte Begünstigung für Bord-, Pflaster- und Saumsteine, wird rücksichtlich der Relationen Mirowitz—Aussig und Carlsbad dahin ergänzt, dass die Partei das Abladen von den Eisenbahnwaggons auf eigene Kosten zu besorgen hat.												

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Krenzer ö. W.					
1090	Oesterreichischen Nordwestbahn	Localbahn Časlan—Zawratetz-Třemošnitz	Kalksteine	Zawratetz-Třemošnitz	Močowitz	Aufgabe in vollen Wagenladungen	Vom 15. Mai 1893 bis 14. Mai 1894	Localtarif der Localbahn Časlau—Zawratetz vom 1. Juni 1890	21·5	10·6	10·9	Im Kartirungswege		*) Dieses Zugeständniss gelangt eventuell gegen entsprechende Sicherstellung nach vorherigem Uebereinkommen mit der publicirenden Verwaltung auch im Kartirungswege zur Anwendung
					Časlan Znckerfabrik				15·5	9·6	5·9			
					Wrdy-Bnčic				15·5	8·0	7·5			
					Zleb				13·0	6·0	7·0			
					Časlau transit	Verfrachtung eines Minimalquantums: a) Wenn Absatz nach Aussig a. E. möglich ist: 2000 Wagen à 10 Tonnen; b) Wenn Absatz nach Aussig a. E. nicht möglich ist: 1500 Wagen à 10 Tonnen. Aufgabe in vollen Wagenladungen			15·5	8·8	6·7	Im Rückvergütungswege*)	Vorlage der auf die contrah. Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbrief-Duplicate bis Ende Juni 1894	

Für die Sendnngen nach Časlan transit werden innerhalb des Rechnungsjahres vom 15. Mai 1893 bis 14. Mai 1894 folgende Nachlässe von dem pnblicirten Satze per 8·8 kr. pro 100 kg gewährt: Bei der Verfrachtnng von 50.000 bis 100.000 Meter-Centnern 5%, von 100.000 bis 200.000 Meter-Centnern 10%, von 200.001 bis 400.000 Meter-Centern 20% nnd für das Quantum über 400.000 Meter-Centnern 25%. Wenn innerhalb dee Rechnungsjahres nicht 2000, bezw. 1500 Wagen Kalksteine à 10 Tonnen transit Časlau verfrachtet werden, so hat die contrahirende Firma für jeden weniger verfrachteten Wagen Kalksteine à 10 Tonnen ein Pönale von 8 fl. zn bezahlen, welches bei der Abrechnung der festgesetzten Nachlässe in Abzng gebracht wird. Nnr eine von der contrahirenden Firma gehörig nachzuweisende nnd von der Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellechaft anerkannte force majeure entbindet den Contrahenten von der entsprechenden Transportleistung im Verhältnisse des Effectes.

Berichtigung. Buschtěhrader Eisenbahn. In Nr. 53 des Verordnungs-Blattes vom 9. Mai 1893, Seite 881, fortlaufende Nnmmer 1049 soll es in der Rnbrik „Tarif, auf welchen eich das Zugeständnise bezieht (Bezeichnnng)" richtig heiesen: „Sächsisch-Oesterr. Verband, Tarif Theil II, Heft 3 vom 1. Juni 1892."

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 56. **Wien, 16. Mai 1893.** **VI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Světla der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Kacov eventuell mit einem Flügel nach Unter-Kralovic.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Grafen Philipp Sternberg, Gutsbesitzer, Landtags-Abgeordneten etc. in Prag, im Vereine mit Josef Klöckner, Güterinspector des k. k. Theresianischen adeligen Damenstiftes in Prag, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Světla der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Kacov, eventuell mit einem Flügel nach Unter-Kralovic, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 19. April 1893. Z. 13.870.

Eröffnung der Flügelstrecke Carolinenbrücke—Parsch der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft.

Am 1. Mai 1893 wurde die Flügelstrecke Carolinenbrücke—Parsch der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft, in deren Zuge sich die Haltestelle Aigner-Strasse befindet, für den Personen- und Frachtenverkehr eröffnet.

Diese Strecke wird dermalen sowohl mit Dampf, als auch mit Pferden betrieben.

Wien, am 7. Mai 1893. G.-I.-Z. 9046/II.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Bei Bestätigung eines Beschlusses der Generalversammlung hat die Administrativbehörde nur die statutarische Correctheit des Beschlusses zu überprüfen.

2. Streitigkeiten zwischen Actionären und der Gesellschaft aus Anlass der von der Generalversammlung gefassten Beschlüsse gehören auf den Rechtsweg*).

Mit unmittelbar beim k. k. Ministerium des Innern am 10. Juni und 4. Juli 1891 überreichten Eingaben haben mehrere Actionäre der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft gegen die Beschlüsse der am 27. Mai 1891 abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung Protest eingelegt und die Giltigkeit dieser Beschlüsse bestritten, weil

1. die Generalversammlung nicht rechtzeitig kundgemacht wurde, da die bezüglichen Kundmachungen in der Wiener und Prager Zeitung erst am 15. Mai verlautbart wurden, somit nicht die statutarische Frist von zwölf Tagen eingehalten wurde; weil
2. die gehörige Kundmachung der zu stellenden Anträge entgegen den Bestimmungen der Statuten unterlassen worden ist; weil
3. entgegen der Bestimmung des § 37 der Statuten die Rechnungen und die Bilanz pro 1890, sowie der Bericht des Revisionsausschusses nicht durch acht Tage zur Einsicht der Actionäre aufgelegen sind; weil
4. in der Generalversammlung eine Bilanz vorgelegt wurde, die dem Geschäftsberichte nicht entspricht, vielmehr mit den Ausführungen desselben im Widerspruche steht;
5. der Beschluss auf Verwendung des Nettoertrages pro 1890 der Bestimmung des § 38 der Statuten widerstreitet, weil

*) Cf. die im Vrdgs.-Bl. Nr. 95 vom 18. August 1888, pag. 1410, mitgetheilte Entscheidung des Verwaltungs-Gerichtshofes vom 1. December 1887, Z. 3274.

6. nicht constatirt wurde, ob die zur Giltigkeit des Beschlusses über die Emission der vierpercentigen Goldanleihe im Betrage von 15 Millionen Mark nach den §§ 34 und 35 der Statuten geforderten Majoritäten auch zu Stande gekommen sind, da in keiner Weise festgestellt wurde, welche Zahl von den bei der Generalversammlung vertretenen 27.971 Actien den Verwaltungsrathsmitgliedern und welche Zahl dieser Actien anderen Actionären gehört habe.

Dieser Protest wurde mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. August 1891, Z. 15.464, dahin erledigt, dass für das k. k. Ministerium des Innern kein Anlass vorliege, dem auf Cassierung der Generalversammlungs-Beschlüsse und auf Anordnung der Prüfung des Vermögensstandes der Prag-Duxer Bahn, insbesondere aber der Richtigkeit der Bilanz pro 1890, lautenden Begehren Folge zu geben, und dass es den Beschwerdeführern überlassen bleibe, für den Fall, als sie sich durch die fraglichen Beschlüsse in ihren Rechten für gekränkt erachten, sich diesbezüglich an die ordentlichen Gerichte zu wenden; gleichzeitig wurde der in der 19. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der priv. Prag-Duxer Eisenbahn gefasste Beschluss auf Emission eines zu 4 pCt. verzinslichen und innerhalb der Concessionsdauer rückzahlbaren Prioritätsanlehens im Betrage von 15,000.000 Mark, dessen Erlös zur freiwilligen Convertirung der noch im Umlaufe befindlichen Theilschuldverschreibungen der zu 5 pCt. verzinslichen Prioritätsanleihe vom Jahre 1883, dann zu Investitionszwecken zu verwenden ist, im Einvernehmen mit den sämmtlichen betheiligten Ministerien genehm gehalten.

Gegen beide Punkte der ministeriellen Entscheidung wurde die Beschwerde vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe eingebracht.

Die Beschwerde wurde, insoweit dieselbe gegen die Ablehnung der Handhabung des staatlichen Aufsichtsrechtes gerichtet ist, wegen Unzuständigkeit des Verwaltungs-Gerichtshofes, im Uebrigen aber als unbegründet abgewiesen.

Hiebei waren für den Verwaltungs-Gerichtshof folgende Motive massgebend:

Was den ersten Punkt anlangt, so hat die Staatsbehörde mit ihrem Ausspruche die Ausübung des ihr nach § 22 des kais. Patentes vom 26. November 1852 zustehenden Aufsichtsrechtes abgelehnt. Nach der Rechtsanschauung des Verwaltungs-Gerichtshofes hat nun die citirte Gesetzesbestimmung nicht die Absicht, die politischen Behörden als competente Instanzen für Streitigkeiten zwischen den Actionären und der Gesellschaft zu bestellen. Die Entscheidung solcher durchaus privatrechtlicher Streitigkeiten steht vielmehr einzig und allein den ordentlichen Gerichten zu und sind eben darum nur diese, nicht aber die Administrativ-Behörden berufen, über Beschwerden Einzelner und zu Gunsten derselben in die Geschäftsgebahrung der Gesellschaft einzugreifen.

Allerdings ist die Staatsverwaltung aus Gründen des Gemeinwohles berechtigt, zu interveniren; allein, ob und inwieweit sie von diesem Rechte einer Gesellschaft gegenüber Gebrauch machen will, ist ihrem Ermessen anheim gegeben und es kann der einzelne Actionär daraus, dass die Staatsverwaltung von diesem ihrem Rechte in einem concreten Falle nicht Gebrauch macht, eine Rechtsverletzung umsoweniger ableiten, als er die ihm aus dem Gesellschaftsvertrage zustehenden Rechte im Rechtswege geltend zu machen in der Lage ist.

Bezüglich des zweiten Punktes handelt es sich darum, ob durch die Bestätigung des Beschlusses auf Aufnahme des Prioritätsanlehens eine Gesetzesverletzung dadurch begangen wurde, dass die Behörde die statutarische Correctheit dieses Beschlusses nicht weiter überprüft hat. In dieser Richtung erschien aber dem Verwaltungs-Gerichtshofe die Beschwerde meritorisch nicht begründet, weil nach der Actenlage die von den Beschwerdeführern behaupteten Statutenverletzungen nicht stattgefunden haben. Es ist demnach zweifellos, dass der Beschluss der Generalversammlung nach der Bestimmung des § 43 der Statuten ein durchaus giltiger war, und dass daher die Staatsbehörde formell keinen Anlass hatte, diesem Beschlusse die staatliche Genehmigung zu versagen.

[Erkenntniss vom 11. Juni 1892, Z. 1891; cf. Sammlung Budwiński, Band XVI, pag. 535.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Schreckenstein—Aussig: Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Aussig Stadt.) Auf Grund des Ergebnisses der am 9. März durchgeführten Localcommission wurde für die Erweiterung des Aufnahmsgebäudes in der Haltestelle Aussig Stadt der Bauconsens ertheilt. [28. April, Z. 21.978.]

— (Linie Wien—Tetschen: Errichtung einer Haltestelle.) Zwischen den Stationen Tetschen und Krischwitz wird für Secundär-Personenzüge eine Haltestelle errichtet und am 7. Mai dem Verkehre übergeben. Für dieselbe ist die Bezeichnung „Dorf Altstadt“ in Aussicht genommen. [29. April, Z. 17.285.]

— (Schuppen in der Station Všetat-Přívoř.) In der Station Všetat-Přívoř wird für die Restauration ein Holz- und Kohlenschuppen errichtet. [21. April, Z. 18.066.]

— (Linie Nimburg—Jungbunzlau: Wasserleitung in Nimburg.) In der Station Nimburg wird behufs rascherer Füllung der Wasserbehälter in den Heizhäusern die Druckvorrichtung der Wasserleitung verlängert. [28. April, Z. 16.683.]

— (Kohlenschuppen in Nimburg.) In der Station Nimburg wird an Stelle des abgebrannten Kohlenschuppens ein neuer errichtet. [3. Mai, Z. 22.930.]

— (Linie Pelsdorf—Hohenelbe: Bauliche Veränderungen in Hohenelbe.) In der Station Hohenelbe erfolgt die Errichtung eines neuen Gütermagazins und eines Brückenwaaghäuschens; ferner werden Umgestaltungen an Hochbau-Objecten und Geleisen vorgenommen. [28. April, Z. 16.684.]

— (Linie Prag—Mittelwalde: Uferschutzmauer.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 17. Februar durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project der Versicherung des rechten Elbeufers durch Aufführung einer Uferschutzmauer bei km 29·4/8 der Strecke Königgrätz—Hohenbruck die Ausführungsbewilligung ertheilt. [15. April, Z. 16.981.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Josefstadt—Seidenberg: Material- und Bahnerhaltungsmagazin in der Station Reichenberg.) In der Station Reichenberg wird die alte Wagenremise in ein Material- und Bahnerhaltungsmagazin umgewandelt. [29. April, Z. 14.786.]

— (Nebengebäude und Brunnen bei mehreren Wächterhäusern.) Bei den Wächterhäusern Nr. 72, 74, 87, 89, 90, 92, 96, 119, 128, 130, 138, 162, 167, 168, 187, 189, 132, 151 und 152 Sd. werden Nebengebäude und bei den Wächterhäusern Nr. 74, 102, 116, 117, 170, 176 Sd. und 46 L. Brunnen errichtet. [28. April, Z. 22.021.]

— (Linie Deutschbrod—Pardubitz—Liebau: Verlängerung des Durchlasses in Opatowitz.) In der Station Opatowitz wird der in km 16·6/7 gelegene, 1·9 m weite gewölbte Durchlass auf 16·52 m verlängert und der damit in Verbindung stehende Graben dementsprechend regulirt. [21. April, Z. 16.825.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Technisch-polizeiliche Ueberprüfung von zwei Personenzugs-Locomotiven.) Am 15. December 1892 wurde im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 24. November 1892, Z. 20.212, wegen Erzielung höherer Geschwindigkeit neuerlich eine techn.-poliz. Prüfung der zwei nachbezeichneten, auf den Linien der k. k. Staatsbahnen verwendeten Personenzugs-Locomotiven mit Schlepptender in Lemberg durchgeführt. Die beiden im Jahre 1871 in der Locomotivfabrik Kessler in Esslingen erbauten Locomotiven gehören der Serie II/b an und tragen die Inventarnummern 2235, bezw. 2236, und die Fabriksnummern 1109, bezw. 3433. Die Kessel der beiden Maschinen, welche gleichartig gebaut sind, wurden laut Certificat am 20. November 1889, bezw. 23. September 1891, erprobt, und haben die vorgeschriebene Probe anstandslos bestanden. Die Maschinen haben im Ganzen 3 Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Laufachse ist eine vorhanden, welche vorne situirt ist. Die zweite und dritte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist innenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen den Achsen Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und sind die Locomotiven ausserdem noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Fink, einem Funkenfänger mit Sieb, Tender- und Vacuumbremse, sowie einer Tenderspindelbremse und Dampfheizungs-Einrichtung. Das Totalgewicht der Maschinen beträgt im ausgerüsteten Zustande 35·8, bezw. 35·9 t; die concessionirte Dampfspannung derselben 9 Atmosphären. Die mit der Locomotive Fabriksnummer 1109, Bahninventarsnummer 2236, auf der 8·7 km langen Strecke von Lemberg bis Zimnawoda unternommene Probefahrt ging anstandslos von statten, und wurde bei derselben eine maximale Geschwindigkeit von 77 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 60 km per Stunde erreicht. Bei der mit der Fabriksnummer 3433 und der Bahninventarsnummer 2235 versehenen Maschine wurde anlässlich der auf der Theilstrecke Morana-Dinna Woda der k. k. Oesterr. Staatsbahnen unternommenen Probefahrt eine maximale Geschwindigkeit von 70 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 59 km per Stunde erreicht. Beide Maschinen zeigten bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang, so dass aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand obwaltete, diese beiden vorbeschriebenen Personenzugs-Locomotiven dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. [Z. 23.961.]

Südbahn-Gesellschaft. (Erleichterungen in der Avisirung von Erfordernisszügen durch Signale an den voranfahrenden oder den entgegenfahrenden Zügen.) Auf den Südbahnstrecken mit dichtem Zugsverkehre stösst die Avisirung von Erfordernisszügen durch die Signale 33, bezw. 34, der Signalordnung an den voranfahrenden oder entgegenfahrenden Schnellzügen insoferne auf Schwierigkeiten, als die Anbringung oder das Abnehmen dieser Signale in jenen Stationen, in welchen für den Schnellzug fahrplangemäss kein Aufenthalt festgesetzt ist, nicht vorgenommen werden kann, ohne demselben eine Verspätung zu verursachen. Wollte man aber das Signal bei einem Schnellzuge je nach Umständen in einer früheren oder einer späteren Station anbringen, bezw. abnehmen, so wird es vorkommen, dass ein Erfordernisszug in einzelnen Strecken entweder gar nicht oder auch zweimal avisirt wird. In Berücksichtigung dieser Uebelstände hat die k. k. General-Inspection gestattet, die Schnellzüge im Allgemeinen von der Signalisirung der Erfordernisszüge auszuschliessen und einen Schnellzug nur dann zu dieser Signalisirung zu benützen, wenn derselbe in zwei Theilen verkehrt und demnach der erste Theil den zweiten Theil zu avisiren hätte. Da ferner der Erfahrung gemäss in der Localstrecke Wien—Vöslau an Sonn- und Feiertagen die Signalisirung der Erforderniss-Personenzüge ganz werthlos ist, weil des dichten Verkehres wegen beinahe ein jeder Zug mit dem Signale 33 ausgestattet werden muss und es öfter auch vorkommt, dass noch im letzten Momente ein Vortrain eingeleitet wird, welcher dann durch das Signal 33 zumeist gar nicht mehr avisirt werden kann, so hat die k. k. General-Inspection über Ermächtigung des k. k. Handelsministeriums weiters die Erleichterung gewährt, dass in der Localstrecke Wien—Vöslau während der Frühjahrs-, Sommer- und Herbstfahrordnung an Sonn- und Feiertagen die Avisirung des Verkehres von Erfordernisszügen durch Signale an den voranfahrenden und den entgegenfahrenden Zügen ganz entfallen darf.

[G.-I.-Z. 2431.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Aenderungen und Ergänzungen der Instruction für den Verkehrsdienst.) Die Verwaltung der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft hat aus Anlass der Einführung des Mixte-Betriebes auf den Strecken vom Bahnhofe bis zur Haltestelle „Inneres Nonnthal" und von der Carolinenbrücke nach der Haltestelle „Parsch", sowie mit Rücksicht auf die Ablenkung des Frachtenverkehres von der Strecke Bahnhof—Aeusserer Stein auf die Strecke Carolinenbrücke—Parsch mit 1. Mai folgende Bestimmungen in die Instruction für den Verkehrsdienst in Form eines Anhanges aufgenommen:

1. Die Dampfzüge haben unter allen Umständen den Vorrang gegenüber den Pferdebahnzügen, und es darf der Verkehr der Dampfzüge durch den Verkehr der Pferdebahnzüge in keiner Weise benachtheiligt oder beirrt werden. In Verspätungsfällen eines Pferdebahnzuges darf derselbe nur dann zur Kreuzung mit einem Dampfbahnzuge auf der gemeinschaftlichen Strecke abgelassen werden, wenn der Pferdebahnzug mindestens noch drei Minuten vor der regelmässigen Ankunft des entgegenkommenden Dampfzuges an dieser Kreuzungsstelle eintreffen kann. Anderenfalls muss der Pferdebahnzug den entgegenkommenden Dampfbahnzug beim Bahnhofe, bezw. vor der Abzweigungsstelle bei der Reichsstrassenbrücke oder der Carolinenbrücke passiren lassen.
2. Der Verkehr der Pferdebahnwagen ist durch einen Fahrplan zu regeln.
3. Bezüglich des Zeitraumes für das Nachfolgen der Züge gelten die Bestimmungen der Instruction über den Verkehrsdienst, und zwar darf ein Zug einem vorausgegangenen, langsamer fahrenden Zuge erst in fünf Minuten, einem schneller oder gleich schnell fahrenden aber schon in einer Minute folgen. Hiebei wird jedoch bemerkt, dass auf offener Strecke die verkehrenden Züge eine Raumdistanz von mindestens 150 m einzuhalten haben.
4. Die Pferdebahnzüge haben bei Dunkelheit vorne eine weissleuchtende, rückwärts eine rothleuchtende Signallaterne zu führen.
5. Das Personale der Pferdebahnzüge muss vertraut sein mit der Signalordnung, Verkehrs-Instruction und den einschlägigen Dienstvorschriften der Dampfzüge, sowie mit der Fahrordnung der Dampf- und Pferdezüge.
6. Innerhalb der Zeit vom 1. Mai bis 1. October jedes Jahres sind in der Haltestelle „Bahnhof", dann bei der Abzweigung der Pferdebahn an der Reichsstrassenbrücke und in der Haltestelle „Inneres Nonnthal" Zugsexpedienten aufzustellen und telephonische Verständigungsmittel im Betriebe zu erhalten; bei der Abzweigungsstelle der Pferdebahn an der Reichsstrassenbrücke ist ausserdem ein optisches Signal zu errichten, durch welches den hier passirenden Dampf- und Pferdebahnzügen mit den vorgeschriebenen Signalfarben das Halt- und das Fahrsignal gegeben wird. Die Zugsexpedienten sind mit einer richtig gehenden Uhr, sowie den sonst erforderlichen Signalmitteln auszurüsten. In der Zeit vom 1. October bis 1. Mai werden, insoweit auf den in Frage kommenden Strecken gemischter Betrieb noch stattfinden sollte, die vorstehenden Signaleinrichtungen durch das Zugspersonale in der Art bedient, dass bei jeder Unregelmässigkeit eines Zuges derselbe vor der betreffenden Kreuzung oder vor dem betreffenden Uebergang so lange zu halten hat, bis dem betreffenden Zugführer des Dampf- oder Pferdebahnzuges auf telephonischen Anruf die Erlaubniss zur Weiterfahrt in der bestimmten Richtung gegeben ist.
7. Bei reinen Personenzügen, welche mit einer von dem Locomotivführer zu bedienenden durchgehenden Bremse versehen sind, sind in Abänderung der Bestimmungen der Instruction über den Verkehrsdienst bei Zügen, deren Länge nicht mehr als 6 Achsen beträgt, ein Zugbegleiter, und bei Zügen von mehr als 6 Achsen zwei Zugbegleiter genügend. Bei dieser Minimalanzahl von Bremsern darf jedoch während der Fahrt weder eine Fahrkartenausgabe, noch eine Fahrkartenrevision durch die Zugbegleiter stattfinden. In der Zeit vom 15. Juni bis 15. September von Mittags 1 Uhr ab, sowie an Sonn- und Feiertagen, sind bei allen Zügen mindestens zwei Zugbegleiter beizugeben.
8. In der Strecke Parsch—Nonnthal—Cementfabrik—Gartenau kann die Länge der Güterzüge, vorausgesetzt dass Maschinenkraft und Weichenanlage dies zulassen und die Bremsvorschrift erfüllt wird, bis auf 20 Achsen vergrössert werden.

Die k. k. General-Inspection hat diese Bestimmungen zur Kenntniss genommen, jedoch die unter Punkt 7 angeführte Minimalanzahl der Zugbegleiter nur probeweise gestattet.

[19. April, G.-I.-Z. 6709.]

Nachrichten aus Ungarn.

Kaschau - Oderberger Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Die Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Actiengesellschaft hat in ihrer am 28. April in Budapest abgehaltenen Sitzung die diesjährige ordentliche Generalversammlung für den 30. Mai anberaumt (vergl. Vrdgs.-Blatt Nr. 71 ex 1892). Dem Directionsberichte zufolge ergibt die Betriebsrechnung pro 1892 folgende Resultate: Einnahmen fl. 6,607.580·64, Ausgaben fl. 3,201·076·05, Ueberschuss Gulden fl. 3,406.504·59, somit gegenüber den Betriebsresultaten des Vorjahres: Mehreinnahmen fl. 263.059·17, Mehrausgaben fl. 245.922·14, Mehrüberschuss fl. 17.137·03. Die österreichische Theilstrecke zeigt, obwohl an Einkommen- und Erwerbsteuer allein fl. 262.234·96 bezahlt wurden, noch ein Reinerträgniss von fl. 293.895·42 über den zur Verzinsung und Amortisation des auf sie entfallenden Anlagecapitals nöthigen Betrag, was im Vergleiche zum 1891er Betriebsjahre ein Plus von fl. 8504·96 ergibt. Die Resultate der ungarischen Strecke gestalteten sich ebenfalls fl. 8632·07 günstiger, und es wird mit Zuhilfenahme des Reinerträgnisses der österr. Strecke (welches für die ungarische Strecke verwendet wird) die ungarische Stammgarantie nur mehr mit einem geringen Betrage von Silber fl. 4440·88 in Anspruch genommen. Der Bericht hebt hervor, dass das Jahr 1892 wesentliche Mehrausgaben an Einkommen- und Erwerbsteuer, sowie an Reconstructionen enthält. Das Verhältniss der reinen Betriebsausgaben zu den Einnahmen stellt sich trotzdem nur auf 43·1 pCt.

Projectirte Localbahn Körös-Belovár. (Constituirende Generalversammlung.) Am 1. Mai fand in Budapest die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Localbahn Körös (Kreuz) — Belovár statt (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 103 ex 1892). Das Stammcapital der Gesellschaft wurde durch die von dem Handelsminister erlassene Concessions-Urkunde mit fl. 1,394.500 festgestellt, welcher Betrag durch die Emission von Stammactien im Nominalwerthe von fl. 521.400 und Prioritäts-Actien im Nominalwerthe von fl. 873.100 seine Deckung findet. In der hierauf stattgehabten Directionssitzung wurde Julius v. Jelacsics zum Präsidenten gewählt. Mit der Ausführung der Arbeiten, die im Laufe eines Jahres zu beenden sind, wurde die Brüsseler Bauunternehmungsfirma Classe & Linkens betraut.

Localbahnen Csakathurn-Agram und Zabok-Krapina [Zagorianer Bahn]. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 8. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directionsmitgliedes Julius Szokoly die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der von den kgl. Ungarischen Staatsbahnen gepachteten und von deren Direction betriebenen Localbahn Csaktornya (Csakathurn) —Varasdin—Zabok—Zágráb (Agram) und deren Flügelbahn Zabok-Krapina-Teplitz—Krapina statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 92 ex 1892). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau gelangte der Directionsbericht über die Gestion im Laufe des Betriebsjahres 1892 zur Verlesung. Diesem zufolge haben die Bruttoeinnahmen provisorisch fl. 286.500 betragen, gegen fl. 269.900 provisorisch und fl. 292.069 definitiv in 1891. So lange die effectiven Betriebsüberschüsse nicht über fl. 240.000 netto hinausgehen, beschränkt sich die Einnahme der Gesellschaft aus dem Betriebe auf diese Pachtsumme; davon entfallen für Zinsen und Tilgung der Prioritäts-Actien fl. 189.744, so dass fl. 50.256 (1891 fl. 50.016) Ueberschuss blieben. Hiezu kommen fl. 1831 (1891 fl. 1848) Zinsen und fl. 3908 (1891 fl. 9250) Agiogewinn dadurch, dass das Golderforderniss, welches statutarisch mit 20 pCt. Agio präliminirt ist, günstiger beschafft werden konnte. Die Verwaltung hält für angezeigt, angesichts der begonnenen Regelung der österr.-ungarischen Valuta die Agioreserve nicht weiter zu dotiren (im Vorjahre fl. 3000). Für Spesen und Abgaben sind fl. 8890 erforderlich. Die Actionäre erhalten als Dividende 3 fl. 80 kr. (1891 fl. 4), wonach fl. 8013 (1891 fl. 8028) für neue Rechnung bleiben. Für das schon im vorjährigen Bericht erwähnte Project einer Localbahn von einem geeigneten Punkte der Südbahn an die steierisch-croatische Grenze im Anschlusse an die Flügellinie Zabok—Krapina der Csakathurn - Agramer Eisenbahn ist nunmehr das Zustandekommen als gesichert anzusehen. Für Nachtragsbauten an der Zagorianer Bahn habe die Staatsbahnverwaltung fl. 6503 von der Pachtrate des zweiten Halbjahres zurückbehalten; die Verwaltung findet das im Widerspruche mit dem Betriebsvertrage und werde mit allen ihr zu Verfügung stehenden Mitteln dagegen ankämpfen. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung des Berichtes wurde die Art und Weise der Vertheilung des Reingewinnes beschlossen und werden die Coupons der ganzen Stammactien mit fl. 3·80, die der halben mit fl. 1·90 eingelöst und die restirenden fl. 8013 auf neue Rechnung vorgetragen. Bei den hierauf folgenden Wahlen in den Directionsrath und in den Aufsichtsrath wurden die ausscheidenden Mitglieder wiedergewählt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen im Monate Februar.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monate Februar auf deutschen Bahnen (ausschl. der bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen, bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.062·08 Kilometer von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1006 Schnellzüge, 1094 Personenzüge und 399 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2499. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 13,826.286 Zug- beziehungsweise 246,094.591 Achskilometer gegen 15,205.180 Zug- und 269,883.433 Achskilometer im Vormonate und gegen 14,209.247 Zug- und 251,139.438 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 819 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1680 Verspätungen zur Last fallen gegen 8960 im Vormonate und 1556 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 122, bezw. auf eine Million Achskilometer 7, mithin auf eine Million Zugkilometer 12 = 11 % mehr als im Monate Februar des Vorjahres und 467 = 79 % weniger als im Vormonate und auf eine Million Achskilometer 1 = 17 % mehr als im Monate Februar des Vorjahres und 26 = 79 % weniger als im Vormonate. In Folge der Verspätungen wurden 1463 Anschlüsse versäumt (gegen 1717 in demselben Monate des Vorjahres und 9983 im Vormonate). Bei 7 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 9 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. — In Folge von Schneeverwehungen sind 81 Züge ganz und 101 Züge streckenweise ausgefallen, wodurch 44 Anschlüsse nicht erreicht wurden.

Preussen. (Bewilligung von Hilfsgeldern zum Bau von Kleinbahnen.) Zur Unterstützung des Baues von Kleinbahnen in der Provinz Schlesien wird ein Fond dadurch gebildet, dass vom Etatsjahr 1893/94 einschliesslich an gerechnet, jährlich zunächst 50.000 Mk. vorweg aus dem Dotationsfond zur Unterstützung des Kreis- und Gemeinde-Wegebaues entnommen werden. Ferner fliessen diesem Fond zu: die Entschädigungsgelder, welche der Provinzial - Verband für die Gestattung der Benützung von Provinzalstrassen zu Kleinbahnzwecken zu verlangen berechtigt ist und deren Einforderung und Höhe in jedem einzelnen Falle dem Ermessen des Provinzial-Ausschusses unterliegt; die Ersparnisse, welche sich bei dem Bauhilfsgelder-Fond für den Bau von Eisenbahnen minderer Ordnung in der Provinz Schlesien ergeben, und die Beiträge, welche Seitens der Unternehmer von Kleinbahnen aus den Geschäftsüberschüssen an den Provinzial - Verband zurückzuerstatten sind. Die Bestände des Fond sind von der Landes-Hauptcasse zinsbar anzulegen und werden die in einem Jahre nicht verwendeten Gelder auf das nächste Jahr übertragen. Die Bewilligung von Hilfsgeldern erfolgt durch den Provinzial - Ausschuss an Einzelunternehmer, private Gesellschaften und communale Verbände in der Regel nur für solche Kleinbahnen, welche dem durchgehenden Verkehre dienen und von dem betreffenden Kreisverbande einen entsprechenden Zuschuss zu den Kosten des Baues oder Betriebes erhalten u. zw. unter der Bedingung, dass, wenn das Unternehmen einen Reingewinn von mehr als 5 % abwirft, aus dem Mehrerträge die von dem Provinzial - Verbande gewährten Zuschüsse ratenweise zurückgezahlt werden müssen. Geht das Unternehmen in den Besitz des Staates über, so sind die gewährten Zuschüsse, soweit dieselben noch nicht zurückgezahlt sind, vorher der Provinz zu erstatten. Die Höhe der Hilfsgelder wird in jedem einzelnen Falle unter Würdigung der Gesammtverhältnisse des beabsichtigten Baues, namentlich seiner Bedeutung für den öffentlichen Durchgangsverkehr vom Provinzial-Ausschuss festgesetzt. Für die Bewilligung von Hilfsgeldern ist nicht ohne Weiteres die Priorität der Gesuche, sondern vor Allem die Wichtigkeit der Bahnlinie für Hebung der Verkehrsinteressen massgebend. Lässt sich hieraus ein Grund für vorzugsweise Berücksichtigung

nicht entnehmen, so entscheidet in der Regel die Priorität. Die Zahlung der Hilfsgelder erfolgt in Raten, je nach dem Fortschreiten des Baues; erfolgt der Beginn des Baues nicht innerhalb zweier Jahre nach Bewilligung der Hilfsgelder, so kann durch Beschluss des Provinzial-Ausschusses die Bewilligung zurückgezogen werden. Letzterer wurde durch Beschluss des Provinzial-Landtages von Schlesien vom 8. März ermächtigt, im Falle die im Etat für Landstrassen und Wegebau zum Zwecke der Unterstützung des Baues von Kleinbahnen eingestellten 50.000 Mk. jährlich in den Etatsjahren 1893/94 und 1894/95 sich als unzureichend zur Gewährung der bewilligten Hilfsgelder zum Bau von Kleinbahnen erweisen sollten, zu diesem Zwecke ein Darlehen bis zur Höhe von 300.000 Mk. aus der Provinzial-Hilfscasse zu entnehmen, dessen Verzinsung und Amortisation aus dem Wege-Etat erfolgt.

— (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Rostock nach Tribsees.) Der grossh. General-Direction der Mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn zu Schwerin ist Seitens des kgl. Preuss. Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Rostock über Sülze nach Tribsees bezüglich des Preuss. Staates ertheilt worden.

— (Stationsnamen - Aenderungen im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Köln [rechtsrheinische].) Mit 1. Mai hat die an der Strecke Heissen—Altendorf a/Ruhr gelegene Station Steele Rh. die Bezeichnung „Steele Süd“ und die an der Strecke Essen—Bochum B. M. gelegene Station Steele B. M. die Bezeichnung „Steele Nord“ erhalten.

Schiffahrt.

Vollendung der Arbeiten behufs Regulirung und Erhaltung des Raabflusses in gut schiffbarem Zustand. (Gesetzentwurf.) Dem Motivenberichte, welchen der kgl. ungar. Ackerbauminister dem Gesetzentwurfe, die Vollendung der Regulirungsarbeiten des Raabflusses betreffend, angeschlossen hat, ist Folgendes zu entnehmen:

Das ursprüngliche Regulirungsgesetz vom Jahre 1885 hatte den Endzweck, die Raab von Sárvar bis Györ (Raab), die Rábcza von Beö-Sárkány bis Györ, ferner die Aushebung des Hanság-Canals von Pomogy bis zur Rábcza und die Regelung des letzten Flussabschnittes der Marczal, sowie mehrere Binnenwasser-Canalisirungen und Aufdämmungen durch die Raabregulirungs-Gesellschaft binnen sechs Jahren bewerkstelligen zu lassen. Die Kosten waren auf $6^{6}/_{10}$ Millionen Gulden fixirt und der Finanzminister war ermächtigt, diesen Betrag durch ein zu Lasten der Gesellschaft aufzunehmendes Anlehen aufzubringen. Der sechsjährige Cyclus nahm erst im Jahre 1887 seinen Anfang und die Vollendung war mit Ende 1892 nicht vollständig bewerkstelligt. Die auf 5·504 Millionen Gulden präliminirten Hauptarbeiten waren um 3·589 Millionen Gulden an Unternehmer vergeben und der Communicationsminister hegte die Hoffnung, mit $6^{6}/_{10}$ Millionen Gulden vollständig auszulangen. Der Ackerbauminister Graf Bethlen hat indessen schon im Jahre 1892 (als dieser Gegenstand in sein Ressort gelangte), dargelegt, welche Umstände eine Erhöhung der Kosten herbeiführten. Der Voranschlag war in autonomer Weise von der Regulirungs-Gesellschaft entworfen und es hatten sich viele Umstände geändert, z. B. die Expropriationskosten, die Brückenherstellungskosten etc. Auch musste das Material der Dämme auf grössere Distanz zugeführt werden, die Einschnitte mussten grössere Dimensionen erhalten u. dgl. mehr. Insgesammt machten die Mehrkosten $2^{1}/_{4}$ Millionen Gulden aus, was trotz der bei der Arbeitsvergebung erzielten Minderkosten im Betrage von 1·9 Millionen ein Mehrerforderniss von fl. 341.996 resultiren lässt. Ungeachtet der vielen Schwierigkeiten ist die Arbeit, mit Ausnahme des Hanság-Canals, des Jend-Lóréter Canals und der Dämme an der kleinen Donau, fast ganz fertig. Die Ausgrabung des Hanság-Canals (im Betrage von fl. 670.000) war in dem ursprünglichen (1885er) Kostenanschlage nicht enthalten, hatte daher keine Bedeckung; auch ist sie mit der Abzapfung des Neusiedler Sees in Verbindung. In Folge dessen wurde eine Enquête (im Monate April des Vorjahres) abgehalten, welche für die Abzapfung des Neusiedler Sees und die eben erwähnte Canalgrabung sammt Nebenarbeiten 5 Millionen als zu bedeckende Post eruirte. Zu diesen Vollendungsarbeiten sind erforderlich fl. 1,570.545 (worunter fl. 494.530 für die Ausgrabung des Hanság - Canals auf 6 m Sohlbreite, fl. 372.667 für noch schwebende Expropriationen, fl. 170.000 für zweijährige Aufsicht und Manipulation, fl. 166.703 für Restzahlungen u. s. w.) Zur Deckung dieser Kosten sind von den $6^{6}/_{10}$ Millionen Gulden noch fl. 370.000 disponibel und es blieben als thatsächliches Erforderniss $1^{2}/_{10}$ Millionen Gulden, wobei auch Kosten sind, welche nur durch die verzögerte Fertigstellung entstanden. Zur Bedeckung dieser Kosten beantragt nun der Gesetzentwurf die Aufnahme eines unverzinslichen Anlehens in der Höhe von fl. 1,200.000 und soll die Vollendung dieser Arbeiten innerhalb zweier Jahre, d. i. bis Ende 1894, bewerkstelligt werden.

Bégacanal. (Probefahrt eines Dampfschiffes.) Der von Temesvár aus das Banat bis Nagy-Becskerek durchschneidende Bégacanal, dessen bisheriger Hauptzweck die Entwässerung der zwischen der Theiss, der Béga und der Temes gelegenen Tiefebene war, wird auch, und zwar insbesondere zum Transporte von Getreide, von Schiffen befahren, zu deren Remorquirung bisher Pferdekraft verwendet wird. Nun werden auch Versuche zur Befahrung des Canals mit Dampfschiffen gemacht und hat die Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft letzter Tage Probefahrten mit einem jener kleinen Dampf-Remorqueure, welche auf den bosnischen Flüssen in Verkehr stehen und sich durch leisen Wellenschlag und sehr kleinen Tiefgang auszeichnen, vorgenommen. Der Tiefgang des hieher gebrachten Schiffes „Lim“ ist kaum ein halbes Meter, für den Bégacanal werden jedoch noch viel kleinere Schiffe genügen, welche schon demnächst in der Altofener Schiffswerfte gebaut werden sollen. Verwalter und Oberingenieur Renner machte die Probefahrten mit, welchen auch die Vertreter der Behörden und Strombauämter beiwohnten. Diese Schiffe werden zur Vermittlung des Waarenverkehres, eventuell aber auch für Personenbeförderung verwendet werden.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 15. bis zum 21. Mai.)

Adriatischer Dienst.

16. Mai, um Mitternacht: Dampfer „Curlotta“, Capitän M. Botterini, nach Venedig.

17. „ um $4^{1}/_{2}$ Uhr Nachmittags: Dampfer „Arge“, Capitän V. Gutmunn, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.

18. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Malta“, Capitän A. Nicolich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spaluto, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapuno, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um 8 Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

19. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Iris“, Capitän G. Burgstaller, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Porzague.

20. „ um 8 Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste“, Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

„ um Mitternacht: Dampfer „Carlotta“, Capitän M. Botterini, nach Venedig.

21. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Tibisco“, Capitän P. Covacich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spaluto, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer - Dienst.

16. Mai, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Danae“, Capitän R. Barichievich, nach Smyrna, mit Berührung von Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Cansa, Rethymo, Candien, Piräus, und Khios. Anschluss in Smyrna nach Samos, Chosmè und Rhodus.

17. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Jupiter“, Capitän G. Vsrona, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen. Ferner nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz und Braila. Es werden ausserdem auch Sendungen nach Tultscha Ismail und Reni im Verbandverkehre via Galatz aufgenommen.

19. „ zu Mittag: Dampfer „Eutorpe“, Capitän G. Nicolich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.

20. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Medusa“, Capitän G. Mattiazzi, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Korasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

Am 21. Mai um 4 Nachm.: Dampfer „Gisela“, Capitän P. Cassovich, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Böhmische Westbahn. (Generalversammlung.) Am 29. April wurde die 33. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Böhmischen Westbahn unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Präsidenten Max R. v. Gomperz und in Anwesenheit von 34 Actionären abgehalten, welche 517 Stimmen vertraten. Der Vorsitzende gedachte zunächst in ehrender Weise des verstorbenen Verwaltungsraths-Mitgliedes Wilhelm Freiherrn v. Eichler, dessen Andenken die Generalversammlung durch Erheben von den Sitzen ehrte. Hierauf erstattete der Präsident den Geschäftsbericht, in welchem die Ergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres nach dem Betriebsberichte recapitulirt erscheinen. Die Versammlung nahm diesen, sowie den Bericht des Revisionsausschusses zur genehmigenden Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrath das Absolutorium. Nächster Gegenstand der Tagesordnung ist die Beschlussfassung über die Verwendung des Reinerträgnisses. Die Einnahmen nach Abrechnung der Ausgaben beliefen sich im Jahre 1892 auf fl. 1,852.756. Nach Abzug der für die Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals erforderlichen fl. 1,294.550, dann der Annuitäts-Differenz von fl. 156.000, zusammen mit fl. 1,450.550 verbleibt ein Nettoüberschuss von fl. 402.205. Nach Abschlag der Reservefondsquote von fl. 20.110 und der Verwaltungsraths-Tantième von fl. 19.104 verbleiben fl. 362.990 und mit Hinzurechnung des Saldovortrages pro 1892 fl. 446.543 zur Verfügung der Generalversammlung. — In Betreff der Verwendung dieses Ertragsüberschusses erstattet der Verwaltungsrath folgende Vorschläge: 1. der Specialfond, welcher mit Ende December des Jahres 1891 mit einem Passivsaldo von fl. 98.434 geschlossen hat, weist im abgelaufenen Jahre ein Passivsaldo von fl. 16.409 nach. Es wird daher beantragt, dem Specialfond zur Tilgung des Passivsaldos und zur Bestreitung der diesem Fond im Jahre 1893 anzulastenden Auslagen einen Betrag von fl. 60.000 aus den diesjährigen Betriebsüberschüssen zuzuführen. 2. Dem Pensionsfond fl. 25.000 zu widmen. 3. Die gleiche Superdividende wie in den vorangegangenen Jahren, das ist fünf Gulden per Actie und Genussschein, und sohin für die im Umlaufe befindlichen 58.726 Actien und in Folge der stattgehabten Verlosung der gesellschaftlichen Actien für 1274 Stück Genussscheine zusammen fl. 300.000 zu vertheilen und den hiernach verbleibenden Rest von fl. 61.543 auf neue Rechnung vorzutragen. Die Anträge des Verwaltungsrathes wurden mit allen gegen die Stimme des Actionärs Schäffer, welcher die Vertheilung einer um 50 kr. höheren Dividende in Vorschlag gebracht hatte, angenommen. Die Generalversammlung beschloss des Weiteren einige vom Verwaltungsrathe vorgeschlagene Abänderungen der gesellschaftlichen Pensionsstatuten und wählte in den Verwaltungsrath die ausscheidenden Mitglieder Leopold v. Lieben, August Freiherrn v. Stummer und Carl R. v. Weiss, ferner als neues Mitglied an Stelle des verstorbenen Freiherrn v. Eichler den Hofrath Adolf Ritter von Schreiner. In den Revisionsausschuss wurden Carl Auspitz, Dr. Ad. Ehrenfeld und Julius Kunewalder berufen.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversamlung.) Am 29. April fand die 35. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft statt bei welcher durch 35 Actionäre 34.822 Actien und 1622 Stimmen vertreten waren. Den Vorsitz führte der Präsident des Verwaltungsrathes, Herr Em. A. Ziffer, welcher nach Erledigung der Formalien den Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1892 erstattete. Der Bericht wurde ohne Debatte zur genehmigenden Kenntniss genommen, ebenso der Bericht über die Ergebnisse des durch die Generaldirection der Oesterr. Staatseisenbahnen geführten Betriebes der österr. Linien im Jahre 1892. Dr. Gustav R. v. Schlesinger erstattete hierauf den Bericht des Revisions-Ausschusses, dessen Anträge gemäss der Rechnungsabschluss pro 1892 genehmigt und dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt wurde. Bezüglich der Verwendung des Reinerträgnisses im Betrage von 2,363.232 fl. beantragt der Verwaltungsrath, von dem nach Abzug der fünfpercentigen Zinsen des Actien-Capitals und der Amortisations-Quote mit 1,349.336 fl. noch verfügbaren Ueberschusse von 1,013.865 fl. einen Betrag von 540.000 fl. zur Vertheilung einer Superdividende von vier Gulden per Actie, resp. Genussschein zu verwenden, so dass das Gesammt-Jahreserträgniss per Actie sich auf 14 fl. = 7 Percent stellt; ferner die Entlohnung für den Verwaltungsrath mit 53.619 fl. zu bestimmen und den verbleibenden Rest von 420.245 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der am 1. Mai fällig gewesene Coupon der Actien ist sonach mit 9 fl. ö. W., der Coupon der im Umlaufe befindlichen Genussscheine mit 4 fl. ö. W., bezw. mit den entsprechenden Beträgen in den ausländischen Währungen einzulösen; ferner soll der Verwaltungsrath ermächtigt werden, den am 1. November fälligen Coupon der Actien aus dem Erträgnisse der österreichischen Linien der Gesellschaft, resp. der dasselbe ergänzenden Staatsgarantie und aus der Seitens der rumänischen Regierung auf Grund der Concession und Convention zu zahlenden fixen Garantierate mit 5 fl. ö. W., bezw. den entsprechenden Beträgen in den ausländischen Währungen zur Einlösung zu bringen. Diese Anträge wurden ohne Debatte einstimmig angenommen. Bei dem Punkte „Erneuerung des Verwaltungsrathes" macht der Präsident Mittheilung von dem Ableben des früheren Präsidenten Grafen Johann Krasicki. Er widmete dem Dahingeschiedenen einen warmen Nachruf, und die Versammlung ehrte dessen Andenken durch Erheben von den Sitzen. Für die durch diesen Todesfall erledigte Stelle im Verwaltungsrathe wurde Emil Ritter v. Toresiewiez cooptirt und von der Versammlung in seiner Function bestätigt. Die zum Ausscheiden bestimmten Verwaltungsräthe Lord Eustace Cecil, Adolf Rampelt v. Rüdenstein und Emil Ritter v. Torosiewicz wurden wiedergewählt und an Stelle des verstorbenen Verwaltungsrathes William Drake, Samuel Ritter v. Hahn neugewählt. Zu Revisoren wurden Julius Kunewalder, Dr. Gustav Ritter v. Schlesinger, Dr. Rudolf Sonndorfer, zu Ersatzmännern Eduard Fink und Emanuel Hüller gewählt.

Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. April wurde die 21. ordentliche Generalversammlung der Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Vicepräsidenten Julius Schloss und in Anwesenheit von 22 Actionären abgehalten, welche 18.137 Actien mit 1813 Stimmen vertraten. Der Vorsitzende widmete dem mit Tod abgegangenen Verwaltungsraths-Präsidenten Hofrath Wilhelm Eichler Freiherrn v. Eichkron, der dem gesellschaftlichen Unternehmen seit dessen Bestande angehört hatte, einen warmen Nachruf, und die Versammlung ehrte das Andenken des Verblichenen durch Erheben von den Sitzen. Von der Verlesung des im Wesen bereits bekannten Geschäftsberichtes pro 1892 wurde Umgang genommen und dem Verwaltungsrathe nach Entgegennahme des Revisionsberichtes einhellig das Absolutorium ertheilt. In derselben Weise wurde der Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes pro 1892, angenommen; die Dividende stellte sich auf 4 fl. 80 kr. per Actie gleich 6 pCt. Ein Antrag auf Restringirung der statutarischen Verwaltungsraths-Tantième im Wege einer Statutenänderung wurde mit allen gegen vier Stimmen abgelehnt. Zum Verwaltungsrathe wurde Wilhelm v. Glaser wiedergewählt, die vom Verwaltungsrathe cooptirten Ed. v. Hein und Dr. Wilhelm Tschögl bestätigt und Dr. Johann R. v. Bazant, sowie Dr. Alois Millanich neu berufen. In den Revisionsausschuss wurden M. Freiherr v. Gemmel und Dr. Gustav Hecher wieder-, Hermann R. v. Goldschmidt und Emanuel Freih. v. Spens-Booden neugewählt.

Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft. (Generalversammlung) Am 29. April fand die 7. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Zwoleňoves-Smečnaer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Präsidenten, Hofrath Rudolf Ritter von Grimburg statt. In derselben waren durch die anwesenden Actionäre 1250 Actien mit 50 Stimmen vertreten. Der vom Secretär Dr. Alfred Scheiber für das Jahr 1892 erstattete Geschäftsbericht constatirt die fortgesetzt günstige Entwicklung des gesellschaftlichen Unternehmens. Die Gesammteinnahmen beziffern sich auf 179.875 fl. (um 5102 fl. mehr als im Vorjahre), die Ausgaben auf 39.131 fl. (— 3413 fl.), so dass zuzüglich des Gewinnübertrages per 23.146 fl. aus dem Vorjahre der Betrag von 163.890 fl. zur Verfügung der Generalversammlung steht. Der Verwaltungsrath beantragt, hievon nach statutarischer Dotirung des Reservefonds mit 7037 fl. weitere 2615 fl. in den Erneuerungsfonds zu hinterlegen, an die Actionäre ausser den fünfpercentigen Capitalszinsen per 44.810 fl. (auf 4481 im Umlaufe befindliche Actien à 200 fl.) noch eine Superdividende von 18 fl. per Actie und Genussschein mit 81.000 fl. auszubezahlen, so dass die Gesammtdividende 125.810 fl., das ist 28 fl. per Actie = 14 Percent betragen würde, und den nach Bestreitung der Actien-Tilgungsquote per 1000 fl., sowie der statutarischen Verwaltungsraths-Tantième erübrigenden Rest per 18.900 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Diese Anträge wurden nach vorangegangener Absolvirung des Verwaltungsrathes einhellig angenommen. Mit der Wiederwahl des bisherigen Aufsichtsrathes, bestehend aus den Herren: Dagobert Frey, Anton Pelleter, Guido Schmidt, Leopold Spitzer und Heinrich Weiss, die beiden Letzteren als Ersatzmänner, schloss die Generalversammlung.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin.

Berichtigung.

Der im Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums vom 29. April 1893, Nr. 49, veröffentlichte Nachtrag III zum Tarife, Theil II, giltig vom 1. Jänner 1891, tritt nicht mit 15. Mai 1893, sondern mit 1. Juni 1893 in Kraft.

Banjaluka, am 9. Mai 1893. [439]

Süddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung eines Ausnahmetarifes für Eisenerze (Braunstein).

Am 1. Juni 1893 tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerzen (Braunstein) im Verkehre zwischen den Stationen Kosten, Mies-Kladrau und Teplitz-Waldthor der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und den Stationen Rheinböllerhütte und Stromberger Neuhütte der kgl. Eisenbahn-Direction Köln (linksrheinisch) andererseits in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes, durch welchen der Ausnahmetarif für Roherze etc. vom 1. Juli 1890 aufgehoben wird, sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 12. Mai 1893. [440]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Ausgabe directer Fahrkarten.

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 41 vom 11. April 1893 verlautbarte Ausgabe directer Fahrkarten von Mariaschein nach Laun, Postelberg, Prag-Smichow, Grosspriesen und Leitmeritz Stadt (Militär) findet auch in umgekehrter Richtung statt.

Die directen Fahrkarten für Militärpersonen bei ausserdienstlichen Reisen von Leitmeritz Stadt nach Teplitz gelangen erst mit 1. Juni 1893 zur Ausgabe.

Teplitz, am 12. Mai 1893. [441]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I.

Mit 1. Juni 1893 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Februar 1893 giltigen Tarif (Theil II) für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Einführung des Ausnahmetarifes XVI für die frachtgutmässige Beförderung von Schafen in Wagenladungen nach Wien (Nordbahnhof).
2. Ergänzungen und Berichtigungen.

Mit dem Tage der Einführung dieses Nachtrages treten die für Wien (Nordbahnhof) bestehenden Frachtsätze des Nachtrages I, giltig vom 1. Jänner 1892, zu dem Ausnahmetarife für die Berörderung von Borstenvieh- und Schaftransporten von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) nach Wien (St. Marx) vom 15. August 1891 ausser Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 5 kr. ö. W. pro Stück bezogen werden.

Wien, am 9. Mai 1893. [442]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mährisch-Schlesisch-, bezw. Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien.

Einführung neuer Ausnahmetarife.

Mit 1. Juni 1893 gelangen an Stelle der bisherigen, vom 1. August 1892 giltigen Ausnahmetarife für den Mährisch-Schlesisch- und Oberschlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien neue gleichnamige Ausnahmetarife zur Einführung. Insoweit im Verkehre nach Stationen der k. k. priv Eisenbahn Wien-Aspang (exclusive Wr.-Neustadt), der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bezüglichen Frachtsätze der bisherigen Ausnahmetarife noch bis 1. Juli 1893 in Wirksamkeit.

Die vorgenannten Ausnahmetarife, welche in Hellern österr. Kronen-Währung per 100 kg erstellt sind, können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 11. Mai 1893. [443]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Grenzverkehr.

Nachtrag I zum Tarife vom 1. Jänner 1893.

Mit 1. Juni 1893 tritt der Nachtrag I zum Tarife vom 1. Jänner 1893 für den Südösterr.-Ungarisch-Schweizerischen Grenzverkehr in Kraft, welcher Aenderungen der Tarifbestimmungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei unserer Station Wien (Südbahnhof) und bei unserer Betriebs-Direction in Budapest unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 6. Mai 1893. [444]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
als geschäftsführende Verwaltung.

Triest-, resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr via Triest—Suezcanal, bezw. via Fiume—Suezcanal.
Triest-, resp. Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Aufhebung der Verbands-Gütertarife.

Mit 30. Juni 1893 tritt der vom 15. April 1888 giltige Gütertarif, Theil II, für den erstgenannten Verband sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I—VIII und der vom 1. Mai 1886 giltige Gütertarif, Theil II, für den letztgenannten Verband sammt den hiezu erschienenen

Nachträgen I—VII ausser Kraft und es verliert sonach auch der vom 1. Mai 1886 giltige Verbands-Gütertarif, Theil I, für die Triest-Fiume-Deutschen Verbände sammt Nachträgen mit dem gleichen Termine seine Giltigkeit.

Ueber die Einführung von neuen Tarifen für diese Verbände mit dem gleichen Termine wird besondere Kundmachung erfolgen.

Wien, am 12. Mai 1893. [445]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafen-verband.

Aufhebung der directen Frachtsätze des Verbandstarifes, Theil II, Heft 1 und 2.

Mit 30. Juni 1893 treten die im Verbandstarife, Theil II, Heft 1 und 2, vom 15. Jänner 1892, sowie in den Nachträgen I und II hiezu, enthaltenen directen Frachtsätze ausser Kraft.

Bis zu diesem Termine behalten auch jene Frachtsätze Giltigkeit, deren Aufhebung mit 31. Mai 1893 unter den Positionen 3 der genannten Nachträge II in Aussicht genommen war.

Ueber die Einführung einschlägiger Tarife wird besondere Kundmachung erfolgen.

Wien, am 12. Mai 1893. [446]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume (nach Hafenplätzen der Levante).

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil I.

Mit 1. Juni 1893 tritt der Nachtrag II zum Tarife, Theil I, für den oben bezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen und der Tarifvorschriften, sowie ein Muster der mit diesem Termine neu zur Einführung gelangenden Frachtbriefe.

Exemplare dieses Tarifheftes sind bei den Verbandsverwaltungen zum Preise von 6 kr. ö. W. oder 12 Markpfennigen erhältlich und können auch durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Wien, am 13. Mai 1893. [447]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten zwischen Liebstadtl und Prag (Böhm. Nordbahn).

Am 1. Juni 1893 gelangen für den Verkehr zwischen Liebstadtl und Prag directe einfache Fahrkarten II. und III. Classe für Personenzüge zur Ausgabe.

Die Fahrpreise stellen sich wie folgt:

II. Classe	ö. W. fl.	3·35
III. Classe	ö. W. fl.	1·68

Wien, am 8. Mai 1893. [448]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Personen- und Gepäcksverkehr mit den Nordseebädern Amrum, Helgoland, Westerland und Wyk auf Föhr.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1893 tritt ein neuer Tarif für die directe Personen- und Gepäcksbeförderung von Wien (Nordwest-, Nord- oder Staatsbahnhof) nach Amrum, Helgoland, Westerland und Wyk auf Föhr mit theilweise erhöhten Preisen und Gepäcksfrachtsätzen in Kraft.

Die neuen Preise betragen für die Hin- und Rückfahrt von Wien nach

	I. Classe	II. Classe
Helgoland	170·30 Mk.	124·— Mk.
Westerland	184·80 „	135·40 „
Wyk a. Föhr und Amrum	177·10 „	128·60 „

Der gleichnamige Tarif vom 10. Juli 1890 tritt am 31. Mai 1893 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 9. Mai 1893. [449]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Inlandstarife. (Einführung einzelner Tarifsätze in der Kronenwährung.) Eine Bahnverwaltung hatte einen Tarifnachtrag zur aufsichtsbehördlichen Genehmigung in Vorlage gebracht, in welchem, obgleich die Frachtsätze des Haupttarifes, sowie selbst ein grosser Theil der Frachtsätze des Nachtrages in österr. Währung ausgedrückt sind, einzelne Frachtsätze in der Kronenwährung aufgenommen wurden.

Die General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat nun der betreffenden Bahnverwaltung, welche die letzterwähnten Frachtsätze, als durch den in der Kronenwährung erstellten Localgütertarif der Südbahn-Gesellschaft bedingt, motivirte, bedeutet, dass die nachträgliche Aufnahme einzelner, in der Kronenwährung erstellter Frachtsätze in einen Tarif, dessen sonstige Gebühren in Gulden und Kreuzern österr. Währung angegeben sind, als unzulässig bezeichnet werden müsse, nachdem hiedurch nur die richtige Frachtberechnung unnützerweise erschwert werden würde. [G.-I.-E. 8847/III vom 10. Mai.]

Preuss.-Bayerischer Verkehr. (Einführung eines neuen Tarifes für Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge.) An Stelle des Tarifs für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und der kgl. Preuss. Staatseisenbahnen (mit Ausnahme der nachgenannten Stationen), grossh. Oldenburgischen Staatseisenbahn, Lübeck-Büchener, Saal-, Weimar-Geraer und Eisenberg-Krossener Eisenbahn vom 1. October 1885, nebst Nachträgen trat am 10. Mai ein neuer Tarif in Kraft, welcher neben zahlreichen Verkehrserweiterungen und mancherlei Tarifermässigungen auch einzelne Verkehrsbeschränkungen und Frachterhöhungen enthält. Die seitherigen billigeren Fahrsätze bleiben jedoch noch bis Ende Juli giltig. Nicht aufgehoben werden durch den neuen Tarif die Frachtsätze für die preuss. Stationen Elsterwerda Oberl. Bhf., Gera, Görlitz, Grosszschocher, Camenz, Leipzig (Berliner, Eilenburger, Magdeburger und Thüringer Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida, Zeitz und Zittau, ferner für die Station Gera der Weimar-Geraer Eisenbahn, welche demnächst im Bayer.-Sächsischen Viehtarife Aufnahme finden werden. Der neue Tarif kann zum Preise von 0·25 Mk. für das Stück von den Verbands-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. (Kohlenrefactie.) Die Special-Direction der Hessischen Ludwigs-Bahn verlautbart: Für ein in der Zeit bis 1. Juni 1894 an einen Empfänger in Bayern zu lieferndes Mindestquantum von 200.000 Tonnen Steinkohlen, Coaks und Briquettes in Wagenladungen werden nach geliefertem Nachweis folgende Ausnahmefrachten angewendet: von Gustavsburg nach Aschaffenburg loco 0·23 Mk. und nach Aschaffenburg transit 0·20 Mk. für 100 kg, bezw. die Differenz gegen die erhobene Mehrkraft erstattet.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
1091	Südbahn-Gesellschaft		Alteisen u. Eisenabfälle	Triest S.B. und Fiume	Bruck a/M.	Frachtzahlung für mindestens nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen. Auf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	133	114	19	Im Kartirungswege		
				Görz					140	124	16			
1092	Südbahn-Gesellschaft		Bau- und Bruchsteine	Branzoll	Bozen-Gries	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	16 Heller	8 Heller	8 Heller	Im Kartirungswege		Hiedurch wird das laut Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 45, sub Post 921 für Bau- und Bruchsteine gemachte Zugeständniss gegenstandslos
1093	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Cilli	Sagor	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Abladen haben die Parteien besorgen zu lassen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	34 Heller	28 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
1094	Südbahn-Gesellschaft		Brennholz, Schleifholz u. dergl. rangirend unter Holz der Posit. II—20/1, 2, 3, 5, 8 des Tarifes Theil I	Sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn		Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II	Classe C	Ausnahmetarif IX		Im Kartirungswege		Hiedurch werden die in den Vrdgs.-Blättern Nr. 47 vom 25. April d. J., fortl. Nr. 945, „ 49 „ 29. „ „ „ „ 970, „ 51 „ 4. Mai „ „ „ „ 1016 rücksichtlich Brennholz, dann Nr. 52 vom 6. Mai l. J., fortl. Nr. 1030 rücksichtlich der Relationen Rakek, Adelsberg, Prestranek und St. Peter nach Triest S.B. u. Fiume, sowie Prestranek u. St. Peter nach Görz u. schliesslich laut Vrdgs.-Bl. Nr. 54 vom 11. Mai d. J., fortl. Nr. 1071, publicirten Ermässigungssätze gegenstandslos
1095	Südbahn-Gesellschaft		Die in dem Verordnungs-Blatt Nr. 35 vom 25. März l. J., Pos. 641, Verordnungs-Blatt Nr. 51 vom 4. Mai d. J., Pos. 1016 und Nr. 52 vom 6. Mai d. J., Pos. 1030 publicirten Begünstigungen für Brennholz, letztere nach Massgabe ihrer Weiterbelassung werden dahin modificirt, dass dieselben bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro verwendeten Wagen zur Anwendung gelangen.											
1096	Südbahn-Gesellschaft		Alinea 1 der Bestimmungen des Ausnahmetarifes X des Tarifes Theil II der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. April 1893, für die frachtgutmässige Beförderung von Brennholz, hartes und weiches in Scheitern, Schleifholz bis 2·5 m Länge, Stock- (Wurzel-) Holz, Reiserholz, Faschinen, Schwarten bis 6·3 m Länge und von Sägespänen in ganzen Wagenladungen nach Wien hat bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December l. J., bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege zu lauten: „Bei Anwendung dieses Tarifes wird stets die Gebühr mindestens für 10000 kg pro verwendeten Wagen berechnet".											
1097	Südbahn-Gesellschaft		Holzhülsen, welche zum Transport von Papier verwendet wurden, und leer retourgehen, werden mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, resp. bis zur Durchführung im Tarifwege in den Ausnahmetarif XI des Tarifes Theil II der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, giltig vom 1. April 1893 versetzt.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1098	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle, mineralische, der Pos. K, 32 des Tarif-Theiles I	Sopów	Kolomea trans. für Sendungen nach Stanislau und darüber hinaus gelegenen Stationen	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der zur Verladung verwendeten Wagen. Aufgabe mit direct von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	4 kr.	3 kr.	1 kr.	Im Kartirungswege		
				Kolomea transit für Sendungen von Sopów	Stanislau und allen darüber hinaus gelegenen Stationen der im Abschnitt A des Localgütertarifes Theil II, Heft 2, vom 15. Jänner 1893 angeführten Linien				Ausnahmetarif I		2 kr.			
1099	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bier der Pos. B 14 des Tarifes, Theil I.	Słotwina	Neusandec loco	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	44 kr.	36 kr.	8 kr.	Im Kartirungswege		Diese Frachtermässigung gilt nur für solche Biersendungen, die in Neu-Sandec bezogen und vom Bahnhofe abgeführt werden. Eine Umkartirung in Neu-Sandec auf Grund des ermässigten Frachtsatzes ist unzulässig
1100	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Dranitzen und Schindeln aus Position H, 19 des Tarif-Theiles I	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 35 vom 25. März 1893, sub Posit. 772 für Sendungen nach Czernowitz publicirten ermässigten Frachtsätze finden unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen von den dort angeführten Stationen der Bukowinaer Localbahnen nach Volksgarten Anwendung			Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif				Im Kartirungswege		
1101	Oesterreichischen Nordwestbahn als betriebführenden Verwaltung der Localbahn Caslau-Zawratetz-Třemosnitz		Schotter	Zawratetz-Třemosnitz	Caslan transit	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Localbahn Caslan-Zawratetz-Třemosnitz	15·5 kr. ö. W.	6 kr. ö. W.	9·5 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Die Transporte müssen an einen Bezirksausschuss adressirt sein und werden in das im Verordgs.-Bl. Nr. 71 ex 1892 sub Post-Nr. 1098 publicirte Minimalquantum nicht eingerechnet. Auch wird auf dieselben keinerlei Restitution geleistet

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugestandniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1102	Böhmischen Commercialbahnen	Oesterr. Nordwestbahn	Mehl und Mahlproducte Getreide nnd Hülsenfrüchte	zwischen den unten benannten Stationen		Aufgabe als Frachtgut nnd Aufrechthaltnng der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine	Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		
1103	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kunstdünger-Transporte des Specialtarifes III	Hamburg	Budapest Westbahnhof d. p. t. p. u. " Lipótváros " Ferenczváros " Józsefváros	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 38 vom 1. April 1893 snb 810 verlautbarte Pnblication wird in Folge der im Verordnnngs-Blatte Nr. 50 vom 2. Mai snb Z. 989 erlassene Pnblication ab 1. Juli l. J. ansser Kraft gesetzt.								
1104	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Lebende Fische nnd kleine Seethiere als Eilgut	Rovigno, via Divacca—Wien Südbahn—Wien St.E.G.—Bodenbach	Berlin (Anh. Bhf.)		Ab 20. Mai 1893 bis znr Einführnng im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Verschieden je nach dem Coursstande	14·24 Mark	Verschieden je nach dem Coursstande	Im Kartirungswege		

Tabelle zu Nr. 1102:

Von oder nach Podĕbrad	Mehl nnd Mahlprodncte bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Mehl nnd Mahlprodncte bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen	Getreide nnd Hülsenfrüchte bei Aufgabe in beliebigen Qnantitäten	Getreide nnd Hülsenfrüchte bei Aufgabe von mindestens 100^0 kg pro Frachtbrief nnd Wagen
	Frachtsätze in Kreuzern ö. W. pro 100 kg			
Dymoknr	17·8	17·2	17·8	17·2
Jičinoves	21·9	22·8	29·8	28·2
Kõnigstadtl	17·8	17·2	17·8	17·2
Kopidlno	22·8	20·8	22·8	22·2
Křinec	17·8	16·4	17·8	17·2
Libaň-Psinic	22·8	22·2	22·8	22·2
Ronov-Woskořinek	15·7	14·4	17·8	17·2
Rožďalovic	19·8	18·3	19·8	19·2
Staré-Misto	27·3	25·0	32·8	32·2

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im October 1893, bezw. Juni 1894 zur Eröffnung kommenden Theilstrecken **Laibach—Gottschee** und **Grosslupp—Straža** der Unterkrainer Bahnen wird die Lieferung der erforderlichen Inventar-Gegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximativer Kostenbetrag fl.
I	Einfache harte und weiche Möbel und möbelartige Requisiten mit und ohne Anstrich	2.400
II	Feinere harte und weiche Möbel mit Anstrich	3.450
III	Harte gebeizte und polirte Möbel aus gebogenem Holze	900
IV	Gepolsterte Möbel	160
V	Amerikanisch fournirte Möbel	520
VI	Uhren	800
VII	Oberbau- und andere Werkzeuge, eiserne Betriebsrequisiten, Schaufeln, Graskratzen, Mörtelkrücken	2.340
VIII	Hölzerne Werkzeuge oder Requisiten, Gepäcks- oder Schiebkarren, Hebbäume, Schuss- oder Feuerleitern	2.060
IX	Schiebtruhen mit und ohne Aufsatz	560
X	Wasserbottiche	540
XI	Laternen diverse, Hand- und Signal-, dann Wagenlaternen	2.600
XII	Spenglerwaaren, Blechkannen, Flaschen, Büchsen	1.270
XIII	Cassen, Billetkästen, Plombirzangen	2.540
XIV	Feuerspritzen	2.280
XV	Decimal- und Centimalwaagen	2.460
XVI	Eiserne Möbel, Gussäulen	1.780
XVII	Gestählte Werkzeuge, Geleislehren, Wasserwaagen mit Stellvorrichtung, Zangen, Zirkel, Hobel und Sägen	1.500
XVIII	Winden	490
XIX	Waarendecktücher	950
XX	Vorhänge, Hand- und Abwischtücher	640
XXI	Besen und Bürstenbinderwaaren	120
XXII	Luster und Lampen	1.030
XXIII	Feilen	60
XXIV	Seilerwaaren	120
XXV	Glocken aus Metallguss	400
XXVI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	310
XXVII	Gitter und Siebwaaren	190
XXVIII	Zeichnen- oder Schreibrequisiten, Signalhörner oder -Pfeifen	250
XXIX	Stempel	260
XXX	Wechsellaternen	1.220
XXXI	Stations-Aufschrifttafeln	550
	Summa	34.750

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände müssen verpackt und franco Station Laibach oder einer Station im Netze der k. k. Staatsbahnen, und zwar für die Linie Laibach—Gottschee bis 15. August 1893 und für die Linie Grosslupp—Straža bis 1. März 1894 geliefert werden.

Offert-Formularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bedingnisse für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei der k. k. Eisenbahn-Bauleitung Laibach eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 29. Mai 1893, 12 Uhr Mittags, bei der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gef. General-Direction stattfinden.

Es steht den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im Mai 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung

auf

Lieferung mineralischer Kohle.

Die Lieferung des Bedarfes an mineralischer Kohle für die Zeit vom 1. Jänner 1894 bis 31. December 1894 in dem für diesen Zeitraum erforderlichen Ausmasse von 583.000 Tonnen gelangt im Wege schriftlicher, bei den betreffenden k. k. Eisenbahn - Betriebs - Directionen einzubringender Offerte zur Vergebung.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen behalten sich jedoch bei zusagendem Offerte vor, auf drei Jahre, d. i. vom 1. Jänner 1894 bis Ende December 1896, abzuschliessen.

Die Offerte können sich sowohl auf Stück-, wie auf Förder-, Würfel-, Nuss- und Kleinkohle erstrecken; in allen Fällen ist jedoch das Mischungsverhältniss auf Grund der „speciellen Bedingnisse für die Lieferung mineralischer Kohle“ anzugeben.

Die der Offertstellung zu Grunde zu legenden, allgemeinen und speciellen Bedingnisse können bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen behoben werden, bezw. werden dieselben dem Offerenten über Verlangen zugesendet.

Die vorschriftsmässig gestempelten und gehörig belegten Offerte sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Offert zur Lieferung mineralischer Kohle“ versehen, bis längstens 15. Juni l. J. Mittags 12 Uhr im Einreichungs-Protokolle der betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction abzugeben, und haben die Offerenten in Abänderung der Bestimmungen des Art. 4 der allgemeinen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen, für die Einhaltung der Offerte bis 15. August l. J. verbindlich zu bleiben.

In den Offerten kann eine beliebige Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (mit Ausschluss von Stationen der Dalmatiner Staatsbahn) als Einlieferungsstelle nominirt werden.

Die ausgeschriebenen Mengen vertheilen sich auf die einzelnen k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen, wie folgt:

Eisenbahn-Betriebs-Direction	Wien	99.000 t
" " "	Linz	67.000 t
" " "	Innsbruck	133.000 t
" " "	Villach	51.000 t
" " "	Triest	5.000 t
" " "	Pilsen	84.000 t
" " "	Prag	104.000 t
" " "	Lemberg	40.000 t
	Ingesammt	583.000 t

Wien, am 15. Mai 1893.

K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

921

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 57. Wien, 18. Mai 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Friedland der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn über Schönwald, Rückersdorf, Bärnsdorf, eventuell Heinersdorf, bis zur Reichsgrenze bei Wünschendorf.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bürgermeister in Friedland, Johann Kraus, im Vereine mit dem Obmanne der Friedlander Bezirksvertretung, Heinrich Ehrlich, dem gräflich Clam-Gallas'schen Baudirector Wilhelm Hecke, dem öffentlichen Gesellschafter der Firma Wilhelm Siegmund in Friedland, Franz Edler von Siegmund, und dem Advocaten Dr. Willibald Hölzel in Friedland die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Friedland der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn über Schönwald, Rückersdorf, Bärnsdorf, eventuell Heinersdorf, bis zur Reichsgrenze bei Wünschendorf im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 21. April 1893. Z. 16.690.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn (eventuell Dampftramway) von der Stadt Auspitz zur gleichnamigen Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Carl Freiherrn von Offermann, k. k. Commercialrath, mähr.-schles. Landesadvocat und Präsident der Brünner Localeisenbahn-Gesellschaft in Brünn, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn (eventuell Dampftramway) von der Stadt Auspitz zur gleichnamigen Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 21. April 1893. Z. 20.534.

Aenderung der Statuten der Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die in den §§ 2, 4, 5, 7—14, 28, 34, 40, 41, 43—48 und 50 geänderten Statuten der Actiengesellschaft „Localbahn Reichenberg-Gablonz", welche nunmehr die Firma „Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn" führen wird, genehmigt.

Wien, am 22. April 1893. — Z. 9280. H.-M.-Z. 22.647.

Aenderung der Statuten der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.

Das k. k. Ministerium des Innern hat die in den §§ 7 und 8 geänderten Statuten der Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee genehmigt.

Wien, am 16. April 1893. — Z. 8962. H.-M.-Z. 21.173.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 15. Mai 1893, Z. 25.236, betreffend Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Ungarn.

Im Auftrage des Herrn königl. ungar. Handelsministers hat das königl. ungar. Eisenbahn- und Schiffahrts-Inspectorat in Budapest mit Schreiben vom 2. Mai d. J. dem Centralamte für den internationalen Eisenbahntransport in Bern das Begehren um Aufnahme

der auf ungarischem Gebiete gelegenen Strecke der Eisenbahnlinie Göding-Holics, sowie der von der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn betriebenen Localbahn im Leutschauthale

in die Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Anwendung findet, mitgetheilt.

Das Centralamt hat von dieser Mittheilung gemäss Art. 58 des internationalen Uebereinkommens den betheiligten Staaten mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 10. Mai d. J. Kenntniss gegeben, mit dem Beifügen, dass der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnen in den internationalen Transportdienst nach einem Monate vom Datum des Benachrichtigungsschreibens erfolgt.

Wien, am 15. Mai 1893.

Oesterreichs Elbe- und Moldau-Verkehr 1892.

Die Schiffahrts- und Güterbewegung auf der österreichischen Elbe, sowie auf der Moldau gestaltete sich im Jahre 1892 nach dem vom technischen Departement der Prager Statthalterei zusammengestellten Ausweise folgendermassen:

Im Auslandsverkehre sind in den Moldau- und österreichischen Elbe-Plätzen insgesammt angekommen 2173 Schiffe mit 2,349.875 q Ladung, und zwar in den Moldau-Häfen 154 Schiffe mit 129.910 q, in Leitmeritz 1 Schiff mit 186 q, in Lobositz 4 Schiffe mit 4801 q, in Aussig 380 Schiffe mit 543.002 q, in Schönpriesen 45 Schiffe mit 68.893 q, in Rosawitz 65 Schiffe mit 36.905 q, in Tetschen 588 Schiffe mit 317.157 q, in Laube 936 Schiffe mit 1,249.022 q. Abgegangen sind zu Thal aus den Moldau- und Elbe-Plätzen nach Deutschland in 8684 Schiffen 22,983.899 q, darunter aus den Moldau-Plätzen in 252 Schiffen 364.350 q, aus Melnik in 41 Schiffen 46.846 q, aus Unter-Leukowitz in 7 Schiffen 10.883 q, aus Wegstädtl in 13 Schiffen 25.956 q, aus Raudnitz in 16 Schiffen 28.587 q, aus Křeschitz in 1 Schiff 650 q, aus Leitmeritz in 47 Schiffen 66.592 q, aus Lobositz in 108 Schiffen 125.552 q, aus Lichtowitz in 12 Schiffen 756 q, aus Praskowitz in 34 Schiffen 90.311 q, aus Birnai in 5 Schiffen 5070 q, aus Aussig in 6123 Schiffen 17,749.605 q, aus Schönpriesen in 272 Schiffen 740.974 q, aus Grosspriesen in 10 Schiffen 8715 q, aus Topkowitz in 58 Schiffen 132.509 q, aus Kartitz in 2 Schiffen 2570 q, aus Rosawitz in 791 Schiffen 2,110.630 q, aus Tetschen in 352 Schiffen 125.528 q, aus Laube in 540 Schiffen 1,347.815 q.

Im Grenzverkehre passirten Schandau zu Berg 902 Personendampfer, 94 Eil- und Frachtdampfer, 7905 Segel- und Schleppschiffe mit 2,391.450 q Gütern, 246 Radschleppdampfer und 896 Kettendampfer; zu Thal 902 Personendampfer, 96 Eil- und Frachtdampfer, 8472 Segel- und Schleppschiffe mit 23,037.930 q Gütern, 246 Radschleppdampfer, 896 Kettendampfer, 2223 Flösse mit 477.486 Festmeter Bestand und 6420 q Ladung.

Im Inlandsverkehre kamen zu Berg an und wurden gelöscht aus 53 Schiffen 49.312 q, davon in den Moldau-Plätzen aus 5 Schiffen 5000 q, in Raudnitz aus 2 Schiffen 1220 q, in Židowitz, und zwar aus 18 von Křeschitz kommenden Schiffen 18.000 q, aus 14 von Launken kommenden Schiffen 11.240 q; in Leitmeritz aus 6 von Czernosek kommenden Schiffen 7472 q, aus 7 von Aussig kommenden Schiffen 4400 q, in Libochowan aus 1 Schiffe 1980 q. Zu Thal kamen an und wurden ausgeladen: in Wegstädtl aus 30 von der Moldau kommenden Schiffen 28.790 q; in Raudnitz aus 21 von Brzanek kommenden Schiffen 21.000 q; in Launken aus 2 von Židowitz kommenden Schiffen 1500 q und aus 6 von Raudnitz kommenden Schiffen 5000 q; in Křeschitz aus 5 von Židowitz kommenden Schiffen 5000 q, aus 3 von der Moldau kommenden Schiffen 3600 q; in Wannow aus 4 von Leitmeritz kommenden Schiffen 3957 q; in Aussig aus 7 von der Moldau kommenden Schiffen 5473 q, aus 2 von Lobositz kommenden Schiffen 3280 q, aus 2 von Leitmeritz kommenden Schiffen 2020 q, aus 1 von Czernosek kommenden Schiffe 1489 q; in Schönpriesen aus 21 von Leitmeritz kommenden Schiffen 32.434 q; in Nestomitz aus 29 von Leitmeritz kommenden Schiffen 88.695 q; in Nesterschitz aus 7 von Leitmeritz kommenden Schiffen 10.757 q; in Topkowitz aus 1 von Leitmeritz kommenden Schiffe 1640 q; in Wilsdorf aus 1 von Raudnitz kommenden Schiffe 634 q; in Tetschen aus 47 von der Moldau kommenden Schiffen 29.720 q, aus 1 von Raudnitz kommenden Schiffe 170 q, aus 48 von Leitmeritz kommenden Schiffen 54.120 q, aus 5 von Lobositz kommenden Schiffen 8420 q, aus 22 von Wilsdorf kommenden Schiffen 9600 q.

Eingeladen wurden und sind zu Berg abgeladen zu Wegstädtl in 5 Schiffen nach den Moldau-Plätzen 5000 q; zu Launken in 14 Schiffen nach Židowitz 11.240 q; zu Křeschitz in 18 Schiffen gleichfalls nach Židowitz 18.000 q; zu Leitmeritz in 2 Schiffen nach Raudnitz 1220 q; zu Czernosek in 6 Schiffen nach Leitmeritz 7472 q; zu Aussig in 1 Schiffe nach Libochowan 1980 q und in 7 Schiffen nach Leitmeritz 7440 q. Verschifft wurden thalwärts in den Moldau-Plätzen in 30 Schiffen nach Wegstädtl 28.790 q, in 3 Schiffen nach Křeschitz 3600 q, in 7 Schiffen nach Aussig 5473 q, in 47 Schiffen nach Tetschen 29.720 q; zu Brzanek in 21 Schiffen nach Raudnitz 21.000 q; zu Raudnitz in 6 Schiffen nach Launken 5000 q, in 1 Schiffe nach Wilsdorf 634 q, in 1 Schiffe nach Tetschen 170 q; zu Židowitz in 5 Schiffen nach Křeschitz 5000 q, in 2 Schiffen nach Launken 1500 q; zu Leitmeritz in 4 Schiffen nach Wannow 3957 q, in 2 Schiffen nach

Aussig 2020 q, in 21 Schiffen nach Schönpriesen 32.434 q, in 29 Schiffen nach Nestomitz 88.695 q, in 7 Schiffen nach Nesterschitz 10.757 q, in 1 Schiffe nach Topkowitz 1640 q, in 48 Schiffen nach Tetschen 54.120 q; zu Czernosek in 1 Schiffe nach Aussig 1489 q; zu Lobositz in 2 Schiffen nach Aussig 3280 q; in 5 Schiffen nach Tetschen 8420 q; zu Wilsdorf in 22 Schiffen nach Tetschen 9600 q.

Eine summarische Uebersicht über den Gesammtverkehr ergibt folgendes Bild:

Verkehrsrichtung	Elbstrecke	Länge in Kilometern	Anzahl der Schiffe	Summe der Ladung in Tonnen	Tonnen - Kilometer	Tonnen per 1 km	Mittlerer Weg einer Tonne in Kilometern	Mittlere Ladung eines Schiffes in Tonnen	Tonnen - Kilometer per 1 Schiff
zu Berg	Melnik—Aussig	71	212	18.420	974.752	13.729	52·9	86 8	4.598
	Aussig—Grenze	38	2.173	234.987	4,217.463	110.986	17·9	108·1	1.940
	Melnik—Grenze	109	2.226	239.918	5,192.215	47.635	21·6	107·7	2.332
zu Thal	Melnik—Aussig	71	607	83.440	4,706.590	66.290	56·4	137·4	7.753
	Aussig—Grenze	38	8.866	2,322.009	79,208.042	2,084.422	34·1	262·0	8.934
	Melnik—Grenze	109	8.949	2,330.120	83,914.632	769.859	36·0	260·3	9.377
zu Berg und zu Thal	Melnik—Grenze	109	11.175	2.570.038	89,106.847	817.494	34·7	229·9	7.973

Die Einzelheiten des Verkehres betreffend, so waren unter den im Auslandsverkehre von der Elbe auf die Moldau übergegangenen 129.910 (— 15.023) q Gütern Steinsalz und Salpeter 46 028 q, Baumwolle 15.460 q, Reis 15.235 q, Oele und Thrane 12.285 q, Farbhölzer 4500 q, Harze 3489 q, Chilisalpeter 2643 q. Unter den von der Moldau auf die Elbe mit der Bestimmung in's Ausland übergegangen 364.350 (+ 107.675) q Gütern waren 146.583 q Zucker, 195.008 q Getreide, 3157 q Farberden, 1828 q Pottasche. Vom Zucker insbesondere wurden verladen in Prag-Caroiinenthal 123.874 q, in Kralup 10.097 q, in Bužetz 12.612 q; vom Getreide in Prag-Carolinenthal 193.640 q. Raddampfer verkehrten von Aussig bis Prag 35, von Melnik bis Prag 51.

In Melnik wurden 15.644 q Zucker, 25.854 q Getreide, 4348 q Raps, 700 q Lohrinde, 300 q Malz nach Deutschland verladen, in Unter-Beřkowitz 10.883 q Zucker, in Raudnitz 28.000 q Getreide und 587 q Esparsette, in Křeschitz 650 q Eichenrinde, in Leitmeritz 60.384 q Gerste, 4700 q Malz, 3020 q Grünobst, 200 q Eichenrinde, in Lobositz 76.958 q Getreide, 22.476 q Grünobst, 11.700 q Backobst, 14.000 q Eichenrinde, 2019 q Zucker, in Lichtowitz 756 q Grünobst, in Praskowitz 87.011 q Basaltschotter, 3300 q Grünobst, in Birnai 5070 q Grünobst. Ausgeladen wurden in Lobositz 4800 q Kaufmannsgüter.

In Aussig betrug der Gesammt-Umschlagsverkehr mit dem Auslande 18,292.607 (+ 405.136) q, wovon 543.002 q auf die Zufuhr, 17,749.605 q auf die Abfuhr am Wasserwege entfallen. Von den ausgeladenen Gütern wurden im alten Hafen und auf den Landungsstellen vom Hafenmunde bis zur Zuckerraffinerie 537.229 q gelöscht, darunter 234.746 q Salz, 185.607 q Schwefelkies, 45.321 q Eisen, 23.702 q Baumwolle, 14.807 q Salpeter, 12.800 q Harz, 6620 q Steinnüsse. Eingeladen wurden im alten Hafen 15,327.280 q, darunter 14,352.230 q Braunkohle, 820.030 q Zucker, 60.932 q Getreide, 20.200 q Flaschen, 17.454 q chemische Güter, 16.081 q Grünobst, 10.935 q Graphit, 9397 q Malz, 8926 q Thon, 8762 q Mineralwässer, 7924 q Backobst, 6926 q Caolinerde. Im neuen Hafen kamen 2,392.325 q Braunkohle zur Verschiffung. Im Ganzen wurden in Aussig 16,745.555 (+ 547.360) q Braunkohle verladen, welche mittelst 152.232 (+ 4978) q Waggons zur Elbe gebracht worden waren. Die durchschnittliche Ladung eines Kahnes in der Thalfahrt ab Aussig betrug 2898 (+ 148) q. Die Schiffahrt wurde in Aussig am 4. Februar eröffnet, am 23. December geschlossen, währte also nach Abzug der 35 Tage, an welchen sie eingestellt werden musste, 289 Tage. Vollschiffig (über 50 cm über dem Normale) war die Elbe 161 Tage, Mittelwasser war an 98 Tagen, Niederwasser (bis 60 cm unter dem Normale) an 65 Tagen. Der höchste Wasserstand des Jahres wurde am 2. Februar mit 395 cm, der niedrigste am 31. August mit — 84 cm gemessen. Schiffahrtseinstellungen wegen Hochwasser fanden überhaupt nicht, wegen Niederwasser nur Seitens der Personendampfer an 19 Tagen und Seitens der Kettendampfer an 3 Tagen statt. Neu erbaut wurden im Aussiger Bezirke 265 Fahrzeuge, darunter 250 gewöhnliche Canalkähne und Zillen mit ungefähr 1400 q Tragfähigkeit und 14 grössere Canalkähne mit ungefähr 2200 q Tragfähigkeit, ferners ein grosser Deckkahn mit 2450 q Tragfähigkeit. Ueberwintert haben 1892/93 in Aussig 185 Fahrzeuge, davon 75 im alten, 110 im neuen Hafen.

In Schönpriesen wurden 68.893 q ausgeladen, darunter 45.945 q Knochenmehl, 4430 q Salpeter, 8770 q Roheisen, 7339 q Baumwolle, 2060 q Phosphorit, eingeladen 740.974 q, darunter 688.929 (— 509.588) q Zucker, 23.752 (— 22.718) q Gerste, 11.800 q Malz, 7410 q Kleie, 5513 q Steinkohlen. Der Rückgang des Gesammtumschlages gegenüber 1891 betrug 526.856 q.

In Grospriesen und Umgebung wurden 8715 q Grünobst, in Topkowitz und Nieder-Walholten 9330 q Grünobst und 123.179 q Basaltschotter, in Karlitz und Umgebung 2570 q Grünobst verladen.

In Rosawitz wurden 2,137.535 (— 1,151.635) q umgeschlagen, und zwar gelöscht 36.905 q, darunter 22.804 q Baumwolle, 10.557 q Roheisen, 3544 q Farbholz, verladen dagegen 2,100.630 q, darunter 1,986.570 (— 1,097.530) q Braunkohle, 59.000 q Plattenkohle. 62.700 q Phosphate. Die Durchschnittsladung eines Kahnes betrug 2668 (— 381) q. Ueberwintert haben

1892/93 im Hafen 70 Kähne, 5 Zillen, 6 Kettendampfer, 1 Raddampfer, 10 Dampfschifflandungsbrücken, 82 Anhangsboote und Pontons.

In Tetschen-Bodenbach wurden 442.685 (— 153.363) q umgeschlagen, und zwar ausgeschifft 317.157 q, davon 62.650 q Baumwolle und Garne, 52.585 q Oele und Thrane, 37.706 q Schiefer, 23.772 q Reis und Hülsenfrüchte, 17.466 q Eisen und Maschinenbestandtheile, 15.487 q Salpeter, 11.993 q Harz, Theer und Pech, 10.527 q Steinnüsse; verladen dagegen 125.528 q, davon 21.651 q Getreide, Mehl, Kleie, 14.430 q Grünobst, 13.987 q Holz und Holzwaaren, 10.861 q Zucker, 9713 q Zunder, Phoshor und Schwefel, 7070 q Zwiebeln, 5790 q Hülsenfrüchte, 5017 q Backobst. Erbaut wurden im Tetschener Bezirke 118 Fahrzeuge, darunter 11 grosse und 107 kleinere Kähne.

In Laube betrug der Gesammtumschlag 2,596.837 (— 320.764) q. Ausgeladen wurden 1,249.022 (+36.211) q, darunter 155.020 q Roheisen, 148.693 q Düngemittel, 142.148 q Baumwolle und Baumwollwaaren, 110.018 q Fette und Talg, 100.319 q Reis, 78.995 q Palmkerne, 67.621 q Harze, 44.599 q Oele und Thrane, 43.689 q Jute, 28.422 q Häute, Felle und Leder, 26.159 q Metalle, 28.426 q Steinnüsse, 23.849 q Erze, 21.181 q Tabak. Eingeladen wurden 318.242 q Zucker, 148.007 q Getreide, 132.845 q Malz, 113.150 q Mehl, 99.548 q Kleie, 76.761 q Papier und Papierwaaren, 55.524 q Cellulose, 51.748 q Langholz, 47.431 q Holzwaaren und Bretter, 45.282 q Hülsenfrüchte, 39.888 q Spiritus, 33.677 q Glaswaaren, 28.872 q Pottasche, Soda und Chlorkalk, 17.245 q Lohabsud, 13.656 q Grünobst, 10.911 q Graphit.

Im Inlandsverkehr wurden in Wegstädtl gelöscht 26.000 q Zuckerrübe, 2322 q Schlägelschotter, 468 q Hopfenstangen; verladen 5000 q Rübenschnitte; in Raudnitz ausgeladen 21.000 q Zuckerrübe, 1120 q Ziegel, eingeladen 5000 q Rübenschnitte, 634 q Weidenruthen, 170 q Obst; in Židowitz ausgeladen 29.240 q Zuckerrübe, eingeladen 6500 q Rübenschnitte; in Launken ausgeladen 6500 q Rübenschnitte, eingeladen 11.240 q Zuckerrübe; in Křeschitz ausgeladen 5000 q Rübenschnitte, 3600 q Hopfenstangen, eingeladen 18.000 q Zuckerrübe; in Leitmeritz ausgeladen 7472 q Bruchsteine, 4400 q Kohle, eingeladen 190.260 q Ziegel, 3066 q Bier, 817 q Mehl und Getreide, 700 q Kalk; in Lobositz eingeladen 6820 q Zucker, 1600 q Getreide; in Libochowan ausgeladen 1980 q Kohle; in Wannow ausgeladen 3957 q Ziegel; in Aussig ausgeladen 5473 q Granitsteine, 5300 q Ziegel, 1489 q Glasstein, 38.326 q Holz; in Schönpriesen ausgeladen 32.434 q Ziegel; in Nestomitz ausgeladen 88.695 q Ziegel; in Wilsdorf ausgeladen 636 q Weidenruthen, eingeladen 9600 q Ziegel; in Tetschen-Bodenbach ausgeladen 59.307 q Ziegel, 7820 q Zucker, 29.120 q Getreide, 3066 q Bier, 1200 q Stückgut, 817 q Mehl, 700 q Kalk.

Summirt man den gesammten Inlandsverkehr per 366.611 q mit dem Grenzverkehre per 29,160.191 q, so ergibt sich der Gesammt-Elbeverkehr mit 29,526.802 q = 59,000.000 (— 3,000.000) Zollcentner in runder Summe.

Im Moldauverkehre oberhalb Prag sind angekommen in Prag zu Thal 1825 Flösse und 1015 nackte Zillen mit 338.019 Festmeter Bauholz, 55.615 Raummeter Brennholz, 587.815 Stück verschiedene Sägewaaren, ferners 15.502 q Getreide, 9612 q verschiedene Eisenwaaren und Einrichtungsgegenstände, 360 q Antimon. Hievon sind stromabwärts wieder abgegangen 1420 Flösse und 102 nackte Zillen mit 329.956 Festmeter Bauholz, 1680 Raummeter Brennholz, 234.934 Stück verschiedener Sägewaaren. Ausserdem sind 1420 Flösse durch Prag durchgeschwommen. Stromaufwärts sind von Prag gegangen 78 beladene, 835 leere nackte Zillen, mit 85 q Kohle und 525 q verschiedenen Waaren.

Im Podoler Hafen haben 1882/93 überwintert 7 Raddampfer, 6 Schraubendampfer, 12 nackte Zillen, 35 Sandplätten, 1 Dampfbagger, 4 Steinbagger, 4 Steinschiffe, 11 Schotterpontons, 16 kleinere Fahrzeuge; im Carolinenthaler Hafen 2 Dampfbagger, 1 Excavator, 1 Elevator, 1 Senkblätte, 7 Steinschiffe, 25 Schotterpontons, 26 kleinere Fahrzeuge.

Elektrische Seitenlichter auf Schiffen.

Von Seiten der Board of Trade ist neuerdings die Anwendung starker Glühlampen in den rothen und grünen Seitenlichtern der Schiffe erörtert worden. Nach einem Berichte von Sir Digby Murray über dahinzielende Prüfungen wurde gefunden, dass das elektrische rothe Licht blässer ist, als das gleichfärbige Oellicht. Doch geben rothe Scheiben von der dunkleren der beiden Normalfarben des Board of Trade, oder von einer Abstufung, welche zwischen diesen beiden liegt, eine sehr gute Färbung. Dagegen zeigte sich, dass die beiden grünen Normalgläser des Board of Trade bei der Anwendung elektrischer Glühlampen den zu stellenden Ansprüchen nicht genügten. Die Erleuchtung durch eine sechszehnkerzige Glühlampe ergab bereits eine blasse Färbung des dünkleren der grünen Normalgläser, während Glühlampen von 32 Kerzenstärke und darüber ein fast weisses Licht erzeugten.

Gleichzeitig mit den genannten Normalgläsern wurden von der Firma Sir Donald Currie & Comp. für die elektrische Beleuchtung benützte und von Chauce Brothers in Birmingham angefertigte grüne Seitenlichter der Prüfung unterzogen. Obwohl diese Lampen mit einem besonderen Glase von tieferer Färbung als das dünklere der beiden Normalgläser versehen waren, fand sich nur ein sehr wenig bemerkenswerther Unterschied zwischen diesen elektrisch erleuchteten Lampen und der helleren Normallampe des Board of Trade mit Oelbeleuchtung. Unter Anwendung von Glühlampen in Stärken von 16 bis 200 Kerzen zeigten die Lampen von Chauce Brothers durchwegs eine gute Färbung.

Nach diesen Ergebnissen kommt Murray zu dem Schlusse, es solle entweder durch Versuch festgestellt werden, dass die Farbe des elektrischen Seitenlichtes bei der in Aussicht genommenen Lichtstärke der Glühlampe nicht heller erscheint, als eine Oellampe mit dem helleren der beiden Normalgläser, oder es solle die Färbung angenommen werden, welche die von Chauce Brothers für die Versuche zur Verfügung gestellten Gläser haben. Es empfiehlt derselbe den Erlass eines dementsprechenden zur Vorsicht mahnenden Circulares an die Beamten des Board of Trade zur Mittheilung an die Rheder.

Das Resultat der obigen Versuche ist immerhin unerwartet, da man bisher gefunden hatte, dass allgemein das Licht einer Glühlampe praktisch dasselbe ist, als das einer guten Gasflamme. Der einzige Schlüssel zur Erklärung scheint der zu sein, dass die Oelflamme eines gewöhnlichen Schiffslichtes in Qualität von einer Gasflamme sich unterscheidet. Es hätte erwartet werden können, dass ein elektrisches Licht von sehr beträcht-

licher Kerzenstärke weisser als eine Lampe sei. Ist dies der Fall, so würde sein weiter gegen das Blau hin sich erstreckendes Spectrum reicher an grünen Strahlen sein; doch war die Färbung zu blass gegenüber dem Oellichte. Die Helligkeit des Lichtes, d. i. die Quantität getrennt von der Qualität sollte die Farbe nicht ändern.

Der Umstand, dass nicht dieselben gefärbten Linsen des grünen Seitenlichtes für Oellicht und elektrisches Licht verwendbar sind und sowie bei einem Versagen des letzteren die Einführung einer Oellampe in die Laterne ohne Weiteres nicht statthaft erscheint, kann natürlich einen triftigeren Grund gegen die Anwendung des elektrischen Lichtes für die Seitenlichter besonders auf sonst mit elektrischen Beleuchtungsanlagen versehenen Dampfern nicht abgeben. Hält man es für zweckmässiger, in einem solchen Versagungsfalle nicht die ganze Laterne durch eine andere ersetzen zu müssen, so wird eine für Oellicht geeignete Laterne entweder durch ein farbiges Vorsatzglas oder durch Färbung des die Glühlampe selbst bildenden Glases auch für elektrisches Licht verwendbar gemacht werden können.

Bei dem jetzigen Stande der Technik ist ein Verlöschen des elektrischen Lichtes seltener zu erwarten, als das eines Oellichtes. Das Verlöschen des elektrischen Lichtes kann bei sorgfältiger Anlage der Leitung nur aus zwei Ursachen entstehen: entweder durch eine Störung im Maschinenbetriebe oder durch Reissen des Kohlenfadens der Glühlampe. Bei den fachmännischen Beaufsichtigung der Maschinenanlage an Bord der Dampfer dürfte jene Störung zu den grössten Seltenheiten gehören. Andererseits kann aber leicht die Einrichtung getroffen werden, dass der Bruch eines Kohlenfadens durch ein Lärmsignal sofort selbstthätig sich zu erkennen gibt.

Diese Einrichtung, ebenso die Unmöglichkeit, dass das durch elektrisches Glühlicht erleuchtete Seitenlicht eine geringere als die vorgesehene Lichtstärke zeigt, also trübe brennt, müssen ebenfalls als Vorzüge der elektrischen Beleuchtung betrachtet werden.

Der Hauptvorzug bleibt aber die Anwendbarkeit grösserer Lichtstärken, als sie die Oellampe bei gleichen Grössenverhältnissen gibt, und somit eine grössere Sichtweite. Es muss zugegeben werden, dass derartige glänzendere, weiter leuchtende Lichter zu Irrthümern in der Schätzung der Entfernung Veranlassung geben können, die besonders bei der gleichzeitigen Nachbarschaft eines mit schwächer leuchtenden Positionslaternen versehenen Schiffes verhängnissvoll werden können.

Ein solcher Irrthum ist aber bei der Verschiedenartigkeit der heute benützten Oellaternen bereits nicht ausgeschlossen, ohne dass man daraus Veranlassung genommen hat, auch eine obere Grenze für die Helligkeit festzusetzen. [„Hansa."]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Localbahn Wodňan—Prachatitz. (Politische Begehung; Bauconsens.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 11. Jänner stattgefundenen politischen Begehung der projectirten Varianten von km 8·3—9·9 und von km 15·1 bis 16·5 der Localbahn Wodňan-Prachatitz wurde für dieselben der Bauconsens ertheilt. [18. März, Z. 7658.]

Kremsthalbahn. (Linie Linz—Klaus-Steyrling: Errichtung einer Haltestelle.) In km 2·1 der Strecke Linz—Unterrohr wurde eine Haltestelle mit der Bezeichnung „Locomotivfabrik" für den Personenverkehr errichtet und am 1. Mai eröffnet. [24. April, Z. 15.980.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Rollbahn in Chrzanów.) Für Zwecke der Firma „Vereinigte mähr.-schles.-galiz. Steinbrüche H. Kulka & Co. in Troppau" wird zwischen der Station Chrzanów und den dortigen Steinbrüchen der Firma eine schmalspurige Rollbahn errichtet. [27. April, Z. 21.823.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Technisch-polizeiliche Ueberprüfung von vier Eilzugs-Locomotiven.) Wegen Erzielung höherer Geschwindigkeit wurden am 16. December 1892 die nachbezeichneten auf den Linien der k. k. Staatsbahnen verwendeten vier Eilzugs-Locomotiven mit Schlepptendern im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 24. November 1892, G.-I.-Z. 20.212, neuerlich einer technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Sämmtliche Eilzugsmaschinen gehören der Serie II/b an, wurden im Jahre 1872 in der Locomotivfabrik Kessler in Esslingen gebaut, sind mit der Fabriksnummer 1195, bezw. 1197, 1246 und 1249 versehen und tragen die Inventarsnummern 1111, 1112, 1116 und 1119. Der vorgeschriebenen Kesselproben wurden diese Maschinen bereits wiederholt in den Jahren 1881, 1890 und 1892 mit anstandslosem Ergebnisse unterzogen. Die vorbezeichneten vier Maschinen sind gleichartig gebaut, besitzen im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Laufachse ist nur eine vorhanden, und zwar unter der Feuerkiste. Die erste und zweite Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben aussenliegende Cylinder. innenliegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist innenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Hebels. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der ersten und zweiten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist jede der vier Locomotiven ausserdem noch mit einem variablen Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Schau, einem Sandstreuapparat, einem Funkenfänger mit Rosette, bezw. Sieb, Tender-Vacuumbremse und Tenderspindelbremse, sowie Dampfheizungs-Einrichtung versehen. Die Spurweite sämmtlicher vier Maschinen ist die normale. Das Totalgewicht jeder dieser Maschinen im ausgerüsteten Zustande beträgt 33·7 t und die concessionirte Dampfspannung bei denselben 8 Atmosphären. Bei den mit diesen Maschinen auf der 8·7 km langen Theilstrecke Lemberg—Zimnawoda der k. k. Oesterr. Staatsbahnen am 15. und 16. December 1892 vorgenommenen Probefahrten wurde eine maximale Geschwindigkeit von 82, bezw. 85 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 52, bezw. 57 und 60 km per Stunde erreicht. Da sämmtliche vorbeschriebene Maschinen bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang bewahrten, obwaltete aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand, dieselben für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu verwenden, von welchem Ergebnisse die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Kenntniss gesetzt wurde. [Z. 23.961.]

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Anschaffung von sechs Biertransportwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Vorlage gebrachten Constructionspläne für die Anfertigung von sechs Biertransportwagen mit Bremse und Kühlvorrichtung und gleichzeitig gestattet, dass die Uebertragung der Lieferung dieser Wagen zum Preise von 3400 fl. pro Wagen an die Waggonfabrik in Simmering erfolge. [Z. 16.687.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate März.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates März folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 15. März die Haltestelle Ihringshausen zwischen den Stationen Cassel und Kragenhof im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher nur für den Personen- und beschränkten Güterverkehr eingerichtet war, für den unbeschränkten Eilgut- und Frachtgutverkehr, sowie für den unbeschränkten Gepäcksverkehr.

b) In Baden: Am 1. März die Station Auggen an der Strecke Müllheim—Basel der grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, welche bisher nur für den Kleinviehverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Leichen, Thieren in Einzelstücken und Wagenladungen, sowie von Fahrzeugen.

Schweiz. (Nachtragsgesetz über die Arbeitszeit beim Eisenbahnbetriebe.) Nachdem bis zum festgesetzten Termin kein Referendumsbegehren gegen das Nachtragsgesetz, betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Transportanstalten vom 22. December 1892, eingegangen ist, trat dasselbe mit 1. Mai in Kraft.

— (Fristerstreckung für die Vorlagen einer Eisenbahn von Bern nach Neuenburg.) Die in Artikel 5 der Concession einer Eisenbahn von Bern nach Neuenburg (directe Linie) vom 16. October 1890 festgesetzte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wurde um 1 Jahr, d. i. bis 10. April 1894, verlängert.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Localfahrten im Donau-Canale zu den Wettrennen in der Freudenau.) Laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verkehren am Pfingstmontag den 22., Dienstag den 23., Donnerstag den 25., Sonntag den 28., Dienstag den 30. Mai, Donnerstag den 1., Sonntag den 4., Dienstag den 6., Donnerstag den 8. und Sonntag 11. Juni Localschiffe zu den Wettrennen in der Freudenau. Die Abfahrt erfolgt von der Ferdinandsbrücke mit Berührung der Landungsplätze Weissgärber und Sophienbrücke von ½1 U. Nchm. bis 2 U. Nchm. Die Rückfahrt von der Freudenau erfolgt mit Berührung der Landungsplätze Sophienbrücke, Schüttl, Weissgärber und Ferdinandsbrücke nach Schluss des Wettrennens. Der Fahrpreis per Person und Tour beträgt 30 kr.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Aglaja“ von Brasilien.) Dieser Dampfer von 1166 Tonnen-Gehalt ist am 27. März nach 39tägiger Fahrt mit 10 Passagieren und 987 Gewichtstonnen Ladung von Brasilien in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Santos 511.860 kg und aus Rio de Janeiro 475.620 kg Kaffee, im Werthe von 987.480 fl. ö. W.

— (Ernennung des Generalagenten für Prag.) In der letzten Sitzung des Wiener Comité des Lloyd-Verwaltungsrathes wurde B. Horcky zum Generalagenten der Dampfschifffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Prag ernannt, und trat derselbe seine Function am 1. Mai an.

Verschiedene Mittheilungen.

Eisenbahn-Frachtbriefe. (Aufdruck zulässiger Erklärungen.) Ueber eine Seitens einer Bahnverwaltung gestellte Anfrage hat das Handelsministerium die Aufklärung gegeben, dass es einem Anstande nicht unterliegt, bei den für den internen Eisenbahnverkehr bestimmten Frachtbriefen in der für den Einzelnachweis der Nachnahme bestimmten Rubrik den Vordruck „Erfolgt brieflich“ anzubringen. Desgleichen ist nicht zu beanständen, wenn zum Zwecke der zollämtlichen Vormerkbehandlung der gefüllt nach dem Auslande zu sendenden und entleert zurückgelangenden Mineralwasserflaschen in der für die Frachtbrief-Erklärungen bestimmten Rubrik der nachstehende Vermerk aufgenommen wird: „Zur zollfreien Rücksendung der . . . leeren Flaschen binnen . . Monaten, Gewicht der . . . leeren Flaschen, sammt . . . Zur zollamtlichen Vormerkung in . . .“ [30. April, Z. 21.976.]

Firmaprotokollirungen. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 2. Mai bei der Firma:

„Localbahn Laibach-Stein“

eingetragen, dass in der ausserordentlichen Generalversammlung der Actionäre vom 27. April 1893 eine theilweise Zurückzahlung des Grundcapitals an die Actionäre durch Zurückzahlung der sämmtlichen noch unverlosten Prioritätsactien lit. A im Nominalbetrage von 298.100 fl. und lit. B im Nominalbetrage von 266.700 fl. ö. W. beschlossen und laut Erlasses Sr. Excellenz des Herrn k. k. Handelsministers vom 18. April 1893, Z. 20.389, diesem Beschlusse die staatliche Genehmigung im Vorhinein ertheilt worden ist.

— Im Handelsregister des k. k. Landes- als Handelsgerichtes Salzburg wurde am 26. April bei der für die Firma

„Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft“

bestehenden Einlage zufolge des in legalisirter Form vorgelegten Auszuges aus dem Protokolle über die am 19. April 1893 in Wien abgehaltene Verwaltungsraths-Sitzung der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft:

1. der Austritt des Mitgliedes des Verwaltungsrathes Gustav Zeller aus dem Verwaltungsrathe und somit dessen Löschung und der Eintritt des provisorisch bis zur nächsten ordentlichen Generalversammlung als Mitglied des Verwaltungsrathes cooptirten, in der Gemeinde Aigen bei Salzburg wohnhaften Friedrich Wilhelm Ernst August Georg Julius Alexander Josef Freiherrn von Verschuer in den Verwaltungsrath;
2. die Ertheilung der Procura an den Betriebs-Director Ernst Angermayer eingetragen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LVIII. Stückes.) Das am 4. Mai herausgegebene LVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2177: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 27. April 1893, Z. 32.263, betreffend die Wiedergestattung der Einfuhr von Klauenthieren aus dem politischen Bezirke Storozynetz in der Bukowina nach Galizien.

Nr. 2178: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 30. April 1893, Z. 50.001, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus der Bukowina nach Böhmen.

— (Inhalt des LIX. Stückes.) Das am 8. Mai herausgegebene LIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2179: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 4. Mai 1893, Z. 472, betreffend die Ein- und Durchfuhr von Pferden aus Oesterr.-Ungarn und aus Russland.

— (Inhalt des LX. Stückes.) Das am 9. Mai herausgegebene LX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2180: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 3. Mai 1893, Z. 11.434, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Laibach Stadt, Laibach Umgebung, Littai und Rudolfswerth in Krain nach Steiermark.

Nr. 2181: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 5. Mai 1893, Z. 4180, betreffend die Auflassung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den Bezirken Laibach Stadt, Laibach Umgebung, Littai und Rudolfswerth in Krain nach Salzburg.

— (Inhalt des LXI. Stückes.) Das am 12. Mai herausgegebene LXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2182: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 6. Mai 1893, Z. 57.733, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr und des Eintriebes von Klauenthieren aus Preuss.-Schlesien nach Böhmen.

Literatur.

Liebenow'sche Eisenbahn- und Wandkarte von Central-Europa. (Ausgabe 1893.)

Wie die Kunst- und Landkarten-Handlung Artaria & Cie., I., Kohlmarkt 9, bekanntgibt, ist von der in allen Kreisen mit Recht so sehr beliebten Liebenow'schen Eisenbahn- und Wandkarte von Central-Europa soeben die Ausgabe 1893 erschienen.

Dieselbe enthält in Revision bis April 1893 alle fertigen und in Bau begriffenen Eisenbahnlinien sowie -Projecte, die Eisenbahn-Directionsbezirke, sowie die Linien der einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften färbig unterschieden.

Die Karte umfasst ausser Deutschland auch beinahe ganz Oesterreich-Ungarn, die Schweiz, Holland und Belgien, sowie Theile von Frankreich, und kostet

in 6 Blättern oder zusammengeklebt und gefalzt .	fl. 3.60
auf Leinwand in Mappe	„ 7.20
zwischen Stäben (gewöhnlicher Original-Aufzug) .	„ 7.20
besserer Aufzug, zwischen schwarzpol. Holzstäben .	„ 9.50
besserer Aufzug mit starken Rollen	„ 12.—

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Ergänzung der in den Verordnungs-Blättern Nr. 37 vom 30. März 1893 und Nr. 45 vom 20. April 1893 enthaltenen Kundmachungen.

Unter Bezugnahme auf die in der Nr. 37 vom 30. März 1893 auf Seite 633 und in der Nr. 45 vom 20. April 1893 auf Seite 763 enthaltenen, die Aufhebung von Frachtsätzen und Ausgabe von Tarifnachträgen im Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverband betreffenden Kundmachungen wird bekannt gegeben, dass die in der ersteren Kundmachung unter C bezeichneten Frachtsätze des Heftes 2 zu Theil III vom 1. Juni 1891 auch nach dem 1. Juni 1893 in Wirksamkeit bleiben, und dass die Ausgabe des Nachtrages III zu Theil III, Heft 2, unterbleibt.

Wien, am 12. Mai 1893. [450]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.
Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Aufhebung von Tarifen, bezw. Frachtsätzen.

Mit 30. Juni 1893 treten ausser Kraft:

a) der Tarif, Theil III, 1. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. October 1889, sammt Nachtrag I;
b) der Tarif, Theil III, 1. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres, giltig vom 1. October 1889;
c) der Tarif, Theil III, 2. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. April 1891, sammt den Nachträgen I u. II;
d) der Tarif, Theil III, 2. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres, giltig vom 1. October 1889;
e) der Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc., enthalten auf Seite 24 des Tarifes, Theil II, für den Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehr, giltig vom 1. Mai 1887;
f) die Frachtsätze für Gmünd, Göpfritz-Gr.-Sieghart, Pürbach-Schrems, Schwarzenau-Zwettl, Sigmundsherberg und Vitis, enthalten im Tarife, Theil III, 3. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1891, und im Tarife, Theil III, 3. Heft, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres, giltig vom 1. September 1886.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife wird später besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Wien, am 13. Mai 1893. [451]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, Heft 3.

Zum Rheinisch-Westphälisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarife, Theil II, Heft 3, vom 1. Juli 1892, tritt der Nachtrag II am 1. Juni 1893 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält unter Anderem:

Die Aufnahme der Station Triestinghof (k. k. Oesterr. St.B.) in den Verbandsverkehr, und einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Schiefer.

Der Nachtrag II ist bei den betheiligten Verwaltungen und den Verbandsstationen zum Preise von 6 kr. (= 10 Pfg.) erhältlich.

Wien, am 13. Mai 1893. [452]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Aenderung des Einführungtermines des Nachtrages II.

Der Nachtrag II zum Tarif, Theil II, des Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Juni 1892, tritt nicht, wie im „Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt“, Nr. 44, vom 18. April 1893, auf Seite 748, verlautbart wurde, am 1. Juni, sondern erst am 1. Juli 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 15. Mai 1893. [453]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband.

Einlagerung, bezw. Reexpedition im Lagerhause der Firma J. Przeworski in Krakau.

Im Galizisch-Süddeutschen Getreideverkehr wird mit Giltigkeit vom 1. Juni 1893 das Lagerhaus der Firma J. Przeworski in Krakau nach Massgabe der hiefür giltigen besonderen Bestimmungen zur Einlagerung, bezw. Reexpedition von Getreide etc. zugelassen.

Wien, am 16. Mai 1893. [454]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung eines Frachtsatzes.

In dem vom 1. Februar 1892 giltigen Tarife, Theil II, Heft 4, des obgenannten Verbandes ist der auf Seite 26 im Verkehre zwischen Cseklész und Wien St.E.G. oder K.F.N.B. mit 54 Kreuzer per 100 kg bezifferte Frachtsatz der II. Classe auf 44 Kreuzer per 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 16. Mai 1893. [455]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Deutsch-Oesterreichisch-Südwestrussischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Fahrpreise über Brody-Radziwiłow.

Mit 1. Juni 1893 gelangen im obbezeichneten Verkehre ausser den über Podwołoczyska bestehenden Fahrpreisen neue directe Preise zur Fahrt über Brody-Radziwiłow, und zwar: von Wien (Nordbahnhof) nach Berditschew und Kiew oder umgekehrt, sowie von Kiew nach Lemberg, Krakau, Prag (St.E.G.), Breslau und Leipzig zur Einführung.

Die bezüglichen Fahrpreise können in den vorbenannten Stationen, sowie in den Tarifbureaux der betheiligten Bahnen eingesehen werden.

Wien, am 13. Mai 1893. [456]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rundreiseverkehr Brünn—Prag—Reichenberg—Brünn.

Aufhebung des Tarifes.

Der Tarif für den Rundreiseverkehr Brünn—Prag—Reichenberg—Brünn vom 1. November 1891 wird am 1. Juli 1893 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 12. Mai 1893. [457]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Sächsischer Verkehr. (Neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.) Am 10. Mai tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Bayerisch-Sächsischen Verkehr in Kraft. Hiedurch werden aufgehoben:

1. der bisherige Bayerisch-Sächsische Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. Juni 1885 nebst Nachträgen;
2. die im Tarife vom 1. October 1885 nebst Nachträgen für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der kgl. Preussischen Staatseisenbahnen enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Elsterwerda (O.L.B.), Gera (Reuss), Görlitz, Grosszschocher, Kamenz, Leipzig (Berl., Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida, Zeitz und Zittau der Preussischen Staatseisenbahnen und der Station Gera (Reuss) der Weimar-Geraer Bahn.

Insoweit durch den neuen Tarif Erhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst am 1. Juli Geltung.

Abzüge des Tarifes sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Deutsch-Belgischer Eisenbahnverband. (Nachtrag I zum Personentarife Theil II, Heft A.) Am 1. Juli tritt zu dem vom 1. Mai ab giltigen Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Deutsch-Belgischen Eisenbahnverbande über Bettingen, Bleyberg, Herbesthal, Dalheim-Antwerpen und Boxtel-Roosendaal, Theil II, Heft A, der Nachtrag I in Kraft. Hiedurch erleiden die bisherigen Tarifsätze zum Theil unwesentliche Vertheuerungen, zum Theil werden neue Tarifsätze eingeführt. Der Nachtrag I liegt auf den betheiligten Stationen zur Einsicht offen.

Französisch-Deutsche Güterverkehre über Belgien. (Nachtrag I zum Verbands-Gütertarif, Theil I.) Am 15. Mai tritt zum Verbands-Gütertarif Theil I für die Französisch-Deutschen Güterverkehre über Belgien vom 1. Februar ein Nachtrag I, enthaltend Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement, in Kraft. Derselbe wird an die Besitzer des Haupttarifes unentgeltlich verabfolgt.

Nachtrag I zum Reglement

für das

Oeffentliche Lagerhaus und Freilager

Wien, II., Franzensbrückenstrasse

und

Nachtrag I zum Reglement

für das

Oeffentliche Lagerhaus und Freilager

Wien, II., Praterquai

der

Ersten österreichischen Actien-Gesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Giltig vom 1. Juli 1893.

Als zweites Alinea im § 49 des Reglements des öffentlichen Lagerhauses und Freilagers Wien, II., Franzensbrückenstrasse und

als zweites Alinea im § 48 des Reglements des öffentlichen Lagerhauses und Freilagers Wien, II., Praterquai:

„Der Hinterleger bleibt der Lagerhaus-Unternehmung durch ein Jahr und sechs Wochen, vom Tage der Einlagerung an gerechnet, haftbar für etwaige Frachten- und Gebühren-Nachzahlungen, welche die Lagerhaus-Unternehmung auf Grund des § 61 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements nachträglich auf das eingelagerte Gut zu leisten hat.“

Erste österreichische Actien-Gesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1105	Eisenbahn Wien-Aspang		Die in geschlossenen Güterwagen	Maria-Lanzendorf (Eisbaus bei km 14·1)	Wien E.W.A.	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Ein- und Ausladung durch die Partei binnen sechs Tagesstunden und Beförderung der beladenen Wagen nur mit fahrplanmässigen Lastzügen. Bei Aufgabe von drei oder mehreren Waggons / zwei Waggone / einem Waggon	Giltig für die Sommer-Saison 1893, längstens aber bis Ende September 1893	Bestehen keine		5 kr. / 7·5 kr. / 11 kr.		Kartirung		
1106	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauer- und Dachziegel	Lobosic	Salesel	Aufgabe in vollen Wagenladungen, bezw. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	6·9 kr.	6·0 kr.	0·9 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1107	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes III	Kladno	Altenbach (oder vice versa)	Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes III giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Sächs.-Oesterr. Verbandstarif	Besteht keiner	88 Pfennige		Im Kartirungswege		
1108	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Theer und Steinkohlentheerpech	Angern	Střebichovic-Vinařic	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr. Eisenbahn-Verband	Besteht keiner	58·0 kr.		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1109	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Borstenvieh	Marchegg St.E.G.	Fischamend (via Wien St.E.G.—Götzendorf)	Aufgabe in ganzen Wagenladungen und Verladung in Etagewagen; Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	pro Quadratmeter der Bodenfläche: 85·12; für die Benützung der Trommel: —	76·2; 25·2	9·22; —	Im Kartirungswege		
1110	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Marmor, rohen, von Sterzing	Wien Nordbahnhof transito	Niklasdorf und Sandhübel	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen u. Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Tarif für den Mähr.-Schlesischen Nachbar-Verkehr vom 1. Mai 1891	Verschieden	45·7 kr	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1111	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frachtgüter der Classen I und II	Oderberg	Krakau	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens ad a) 5000 kg ad b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	a) 65·6 kr. b) 58·8 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Friedek-Mistek						a) 78·2 kr. b) 70·0 kr.				

Bei Bildung von Wagenladungen aus Frachtgütern der Classen I und II, welche nach der Güter-Classification des Theiles I bei Anlieferung in jeder Menge nach diesen Tarifclassen berechnet werden und aus Gütern anderer Wagenladungsclassen gelangen die nebenbezifferten Wagenladungs-Frachtsätze insolange zur Anwendung, als nicht, bei getrennter Gewichtsangabe, die Einzelnberechnung billigere Gebühren ergibt. Im Falle der Zuladung von im Tarife, Theil I vom 1. Jänner 1893, II. Abtheilung sub B, Allgemeine Bestimmungen für den Transport von Gütern, unter III, g, β angeführten sperrigen Gütern zu Frachtgütern der Classe I, bezw. II hat die Frachtberechnung in der Weise zu erfolgen, dass zunächst das wirkliche Gewicht der sperrigen Güter um 50% erhöht und aufgerundet, hiezu das einfache aufgerundete Gewicht der übrigen Güter addirt wird, und für das so ermittelte Gesammtgewicht die nebigen Wagenladungs-Frachtsätze sub a), resp. b) angewendet werden. Zur Bildung von Wagenladungen im Sinne des Vorstehenden dürfen in keiner Weise Güter verwendet werden, welche gemäss der Vorschriften des Betriebs-Reglements nebst Zusatzbestimmungen vom Transporte gänzlich ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind. Bei Inanspruchnahme der nebenstehenden Wagenladungs-Frachtsätze wird eine Haftpflicht wegen Beschädigung des einen Gutes durch das andere nicht übernommen.

Fortlaufende Nr.	von der	im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg (kr.)	Zugestandener Frachtsatz (kr.)	Nachlass (kr.)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1112	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Eier als Frachtgut a) bei Aufgabe in jeder Menge	Kalwarya	Andrychau	Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verladen der Sendungen ad b) durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	19·5	12	7·5	Im Kartirungswege		
				Wadowice					11·0	7	4·0			
				Kęty					10·0	7	3·0			
				Bielitz					18·5	12	6·5			
				Saybusch-Zahlocie					33·0	22	11·0			
			b) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Andrychau	Dzieditz transito (für Sendungen nach deutschen Stationen)				26·5	16	10·5			

Fortlaufende Nr.	von der	im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg Krenzer a) u. b)	c)	d)	Nachlass	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1113	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hornvieh	Berhometh	a) Bregenz b) Lindau c) Buchs d) St. Margarethen	Anlieferung mit directen Frachtbriefen. Verladung von wenigstens 6 Stück Hornvieh pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnen	Verschieden	679·0	673·0	679·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
				Bojan						647·8	641·8	650·8				
				Czernowitz						631·2	625·2	634·2				
				Czudin						664·0	658·0	664·0				
				Hadikfalva						649·2	643·2	652·2				
				Halicz						601·2	598·2	604·2				
				Hatna						655·2	649·2	658·2				
				Hliboka						643·2	637·2	643·2				
				Husiatyn						646·2	640·2	646·2				
				Karapcziu a. S.						652·6	646·6	652·6				
				Kimpolung						699·4	693·4	702·4				
				Kolomea						610·2	604·2	613·2				
				Lużan						628·2	622·2	628·2				
				Nepolokoutz						625·2	619·2	625·2				
				Nowosielitza						653·8	647·8	656·8				
				Radautz						658·6	652·6	661·6				
				Sadagóra						637·6	631·6	640·6				
				Sniatyn						622·2	616·2	622·2				
				Stanislau						595·2	589·2	595·2				
				Storozynetz						659·2	653·2	659·2				
				Suczawa						658·2	652·2	661·2				
				Theodorestie						665·2	659·2	668·2				
				Tysmienica						598·2	592·2	598·2				
				Zuczka						631·2	625·2	634·2				

Den Versendern ist es freigestellt, in den Frachtbriefen die Route über „Krakau—Wien—Bischofshofen—Arlberg" oder über „Krakau—Wien—Simbach" vorzuschreiben.

Bei Ermanglung einer Routenvorschrift werden die Sendungen auf Grund der ermässigten Frachtsätze nach dem Ermessen der Bahnanstalt abgefertigt.

Bei parteiseitiger Vorschreibung einer anderen, als einer der vorgenannten 2 Routen finden die ermässigten Frachtsätze keine Anwendung und erfolgt Abfertigung im gebrochenen Verkehre.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1114	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Schnittholz	Stanislau Sambor	Burdujeni transit	Aufgabe in Quantitäten von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Zahlung der Fracht hiefür. Die Frachtbriefe haben direct nach Braila oder Galatz zu lauten. Die Verladung hat durch die Versender zu erfolgen	Vom 1. Juni bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif		56 115 Centimes (Gold)		Im Kartirungswege		
1115	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Oesterr. Nordwestbahn	Landwirthschaftliche Maschinen	Deutschland	Brody (Bhf.) transit / Podwołoczyska (Bhf.) transit mit der Bestimmung nach über Fastow, Kiew, Schpola und Elisabethgrad gelegenen russischen Stationen	Aufgabe in ganzen Wagenladungen à 10000 kg mit directen Frachtbriefen von den im Ausnahmetarife 6/B des vom 1. Januar n. St. 1893 giltigen Tarifes für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vorgesehenen deutschen Stationen unter Einhaltung der im genannten Tarife bestehenden Bestimmungen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis Ende December 1893	Tarif für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr vom 1. Januar n. St. 1893	Verschieden	Verschieden	25 Pfennige (Brody) / 29 Pfennige (Podwołoczyska)	Im Rückvergütungswege		

Die Rückerstattung des Fracht-Unterschiedes erfolgt:

a) bei Aufgabe der Sendungen bis Brody Bhf. transit, bezw. Podwołoczyska Bhf. transit und späterer Weitersendung gegen Vorlage des auf den Reclamanten als Empfänger lautenden Frachtbriefes ab der deutschen Station bis Brody Bhf. transit, bezw. Podwołoczyska Bhf. transit und des auf den gleichen Namen als Versender lautenden Frachtbrief-Duplicates von einer der genannten Reexpeditions-Stationen bis zur russischen Bestimmungsstation, und

b) bei directer Aufgabe der Sendungen bis zur russischen Bestimmungsstation gegen Vorlage des auf den Reclamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicates ab der deutschen Station bis zur russischen Bestimmungsstation.

Die bezüglichen Documente dürfen keinen Fracht-Rückvergütungsstempel tragen und sind bis längstens Ende März 1894 der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien vorzulegen.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente …	Besondere Bemerkungen
1116	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten österr. Verwaltungen	des Specialtarifes III laut Güter-Classification im Theil I der Gütertarife zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Niederlande einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits	Ober-Bříe (k.k.ö.St.B.)	Veilsdorf (Werrab.) und umgekehrt	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief	Vom 1. Juni 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Werrabahn-Oesterreichischer Gütertarif, Theil II, vom 1. August 1889		0·93 Mark		Im Kartirungswege		
			Erdharz, als: Erdwachs, Schuppen aus Erdwachs, Bergwachs, Erdfett, roh und unverpackt	Boryslaw (k.k.ö.St.B.)	Eberdorf bei Coburg (Werrab.) und umgekehrt					4·05 Mark				
1117	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bier	Laun	Schlan	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	19 kr.	16 kr.	3 kr.	Im Kartirungswege		

1118 K.k.St.B. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 48 vom 27. April l. J., sub fortlaufender Nr. 958, publicirte Frachtermässigung für Rohzucker rücksichtlich der Strecke Hawran—Bilin findet auch für nach Schönpriesen adressirte Transporte, welche in Quantitäten von mindestens 10000 kg pro Wagen zur Aufgabe gelangen, Anwendung.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugestandniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1119	Südbahn-Gesellschaft		Quadern und Bruchsteine	Leoben Südbahn	Graz Südbahn	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Die Sendungen müssen für Regiezwecke der k. k. österr. Staatsbahnen bestimmt und an deren Organe adressirt sein. Das Auf-, bezw. Abladen hat durch Organe der k. k. österr. Staatsbahnen zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	22 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
1120	Südbahn-Gesellschaft		Rohrdecken nach Pos. β 12, sperrige Güter des Tarifes Theil I	Graz S.B.	Marburg	Bei Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagon. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	43	30	13	Im Kartirungswege		
					Cilli				65	53	12			
					Laibach S.B.				87	80	7			
					Triest S.B.				121	108	13			
					Zágráb S.B.				90	83	7			
					Fiume				121	108	13			
					Klagenfurt				80	74	6			
					Innsbruck				159	117	42			
					Bruck a. d. M.				39	26	13			
					Leoben S.B.				47	34	13			
					Mürzzuschlag				55	40	15			
				Sopron S.B.	Leoben S.B.				76	67	9			
					Klagenfurt				131	117	14			
					Graz S.B.				83	77	6			
			Schilf und Schilfrohr, nach Pos. β 12, sperrige Güter des Tarifes, Theil I	Grammat-Neusiedl	Graz S.B.				85	78	7			
									Heller bezw. inclusive ungar. Steuer		Heller			
1121	Südbahn-Gesellschaft		Wolle und Garne	Vöslau	Wien (Matzleinsdorf) und vice versa	In jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	36 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
35 vom 25. März 1893	659	Südbahn-Gesellschaft	Schleifholz bis zu einer Wagonlänge	Kufstein	Wörgl	Werden durch die im Vrdgs.-Bl. Nr. 56 vom 16. Mai l. J., fortl. Nr. 1094, erfolgte Declassification in den Ausnahmetarif IX gegenstandslos
				Mixnitz, Faal, Maria-Rast	Spielfeld	
				Leoben und Stationen der Strecke Steinbaus bis Stübing incl.	Gratwein	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 58. Wien, 20. Mai 1893. VI. Jahrgang.

Mit Rücksicht auf die hohen Feiertage gelangt das nächste Verordnungs-Blatt am 25. Mai zur Ausgabe.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Concessionsurkunde vom 7. April 1893 *) für die schmalspurige Localbahn von Unzmarkt nach Mauterndorf (Murthalbahn).

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Oesterreich; Grossherzog von Krakau; Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnten, Krain, Bukowina, Ober- und Nieder-Schlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem der steiermärkische Landesausschuss die Bitte um Ertheilung der Concession zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Unzmarkt nach Mauterndorf gestellt hat, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens dem genannten Landesausschusse diese Concession auf Grund des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie der Gesetze vom 17. Juni 1887, R.-G.-Bl. Nr. 81, und vom 28. December 1890, R.-G.-Bl. Nr. 229, wie folgt, zu ertheilen:

§ 1. Wir verleihen dem steiermärkischen Landesausschusse das Recht zum Baue und Betriebe einer als schmalspurige Localbahn auszuführenden Lomotiveisenbahn von der Station Unzmarkt der Kronprinz Rudolf-Bahn über Murau und Tamsweg nach Mauterndorf (Murthalbahn).

§ 2. Für die den Gegenstand der gegenwärtigen Concessionsurkunde bildende Eisenbahn werden folgende Begünstigungen gewährt:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle von der Unternehmung abzuschliessenden Verträge, zu überreichenden Eingaben, von derselben zu errichtenden Urkunden, ferner für alle im Grunde dieser Verträge und Urkunden zu bewirkenden bücherlichen Eintragungen, endlich für sonstige Amtshandlungen und amtliche Ausfertigungen zu den nachbezeichneten Zwecken, und zwar:
   1. bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes;
   2. bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres zum Zwecke der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn.

   Diese Begünstigungen haben auf die im gerichtlichen Verfahren in Streitsachen stattfindenden Verhandlungen keine Anwendung.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die Ausgabe der zum Zwecke der Capitalsbeschaffung für die erste Anlage und concessionsmässige Ausrüstung bestimmten Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die Einverleibung des Pfandrechtes auf die zur Sicherstellung der Prioritätsobligationen bestimmten eisenbahnbücherlichen Einheiten oder auf andere unbewegliche Güter, sowie von der

*) Enthalten in dem am 14. Mai 1893 ausgegebenen XXII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 74.

bei der Grundeinlösung nach Schluss des ersten Betriebsjahres (lit. a, Z. 2) auflaufenden Uebertragungsgebühr, mit Ausnahme der nach den bestehenden Gesetzen den Gemeinden oder anderen autonomen Körperschaften zukommenden, aus diesem Anlasse zu entrichtenden Gebühren;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen;

d) die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Staatssteuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet.

§ 3. Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der im § 1 genannten Eisenbahn sofort zu beginnen, binnen längstens zwei und einem halben Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden, und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben, wie auch während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bautermines hat der Concessionär über Verlangen der Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 4. Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften ertheilt.

Das gleiche Recht soll dem Concessionär auch bezüglich jener etwa herzustellenden Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

Soweit zur Anlage der concessionirten Bahn öffentliche Strassen in Anspruch genommen werden sollten, hat der Concessionär die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Strassen Verpflichteten, bezw. jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Strasse nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

§ 5. Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Handelsministerium aufzustellenden Concessions-Bedingnissen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen. In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die schmalspurige Anlage und die ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird und werden diesfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

§ 6. Dem Concessionär wird das Recht eingeräumt, mit besonderer Bewilligung der Staatsverwaltung und unter den von derselben festzusetzenden Bedingungen eine Actiengesellschaft zu bilden, welche in alle Rechte und Verbindlichkeiten des Concessionärs zu treten hat.

Die Ausgabe von Prioritäts-Obligationen, welche nur auf österreichische Währung lauten dürfen, ist insolange und insoweit ausgeschlossen, als nicht die Verzinsung und Tilgung derselben nach den vom Handelsministerium zu prüfenden Ausweisen als dauernd gesichert erscheint.

Dagegen wird dem Concessionär das Recht eingeräumt, Prioritätsactien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammactien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben.

Die Dividende, welche, bevor für die Stammactien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsactien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit vier Procent bemessen werden.

Die Ziffer des effectiven, sowie des Nominal-Anlagecapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Hiebei hat als Grundsatz zu gelten, dass ausser den auf die Projectsverfassung, den Bau- und die Einrichtung der Bahn einschliesslich der Anschaffung des Fahrparkes effectiv verwendeten und gehörig nachgewiesenen Kosten zuzüglich der während der Bauzeit wirklich bezahlten Intercalarzinsen und des etwa bei der Capitalsbeschaffung thatsächlich erwachsenden Coursverlustes keine wie immer gearteten Auslagen in Anrechnung gebracht werden dürfen.

Sollten nach Vollendung der Bahn noch weitere Neubauten ausgeführt oder die Betriebseinrichtungen vermehrt werden, so können die diesfälligen Kosten dem Anlagecapitale zugerechnet werden, wenn die Staatsverwaltung zu den beabsichtigten Neubauten oder zur Vermehrung der Betriebseinrichtungen ihre Zustimmung ertheilt hat und die Kosten gehörig nachgewiesen werden.

Das gesammte Anlagecapital ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu tilgen.

Die Gesellschaftsstatuten, sowie die Formularien der auszugebenden Prioritäts-Obligationen, Stamm- und Prioritätsactien unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

§ 7. Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden. Für die Anwendung des Militärtarifes auf die Beförderung von Personen und Sachen haben die in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigungen reisender Militärs bei den österreichischen Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen zu gelten.

Diese Bestimmungen finden auch Anwendung auf die Landwehr und den Landsturm beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols und auf die Gendarmerie, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Aerars, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen.

Der Concessionär ist verpflichtet, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Die jeweilig geltende Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen, dann die jeweilig geltenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege erlangen für den Concessionär bindende Kraft mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes der concessionirten Bahn. Die erst nach diesem Zeitpunkte zu erlassenden und nicht durch das Reichsgesetzblatt kundzumachenden Vorschriften der erwähnten Art treten für den Concessionär in Wirksamkeit, sobald ihm dieselben amtlich zur Kenntniss gebracht sein werden.

Diese Verpflichtungen liegen dem Concessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Massgabe der schmalspurigen Bahnanlage, sowie des secundären Charakters dieser Linie und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

§ 8. Der Concessionär ist verpflichtet, den Betrieb der concessionirten Bahn im Mobilisirungs- und Kriegsfalle jederzeit ohne Anspruch auf Entschädigung insoweit und für solange einzustellen, als dies zum Zwecke von Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen Seitens der Militärbehörde für nothwendig erkannt werden sollte.

§ 9. Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 3 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 10. Der Concessionär ist ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung nicht berechtigt, den Betrieb der concessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen.

Der Staatsverwaltung bleibt jedoch das Recht vorbehalten, den Betrieb der concessionirten Bahn jederzeit zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Concessionsdauer für Rechnung des Concessionärs zu führen.

Die Modalitäten dieser Betriebsführung werden durch einen vorher zwischen der Staatsverwaltung und dem Concessionär abzuschliessenden Betriebsvertrag geregelt.

§ 11. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die concessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit unter den nachstehenden Bestimmungen einzulösen:

1. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der dem Zeitpunkte der Einlösung vorausgegangenen Zeit beziffert, und hieraus der auf ein Jahr entfallende Reinertrag berechnet.

Sind im Zeitpunkte der Einlösung schon sieben Betriebsjahre abgelaufen, so werden die Reinerträgnisse der letztabgeschlossenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet.

2. Sollte jedoch der in Gemässheit der Bestimmungen im Absatze 1 ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens einen Jahresbetrag erreichen, welcher der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der mit Genehmigung der Staatsverwaltung etwa ausgegebenen Prioritäts-Obligationen erforderlichen Annuität zuzüglich jener Annuität gleichkommt, welche zur vierpercentigen Verzinsung des von der Staatsverwaltung genehmigten Actiencapitales und zur Tilgung des letzteren innerhalb der ganzen Concessionsdauer nothwendig ist, so wird der vorhin bezeichnete Jahresbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

3. Die zu leistende Entschädigung hat darin zu bestehen dass dem Concessionär während der noch übrigen Concessionsdauer das Erträgniss im Sinne des Absatzes 1, bezw., insoferne einer der im Absatze 2 vorgesehenen Fälle eintritt, der daselbst angeführte Jahresbetrag in halbjährigen, am 30. Juni und 31. December jeden Jahres nachhinein fälligen Raten ausbezahlt wird.

4. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, wann immer anstatt der noch nicht fälligen jährlichen Zahlungen eine Capitalszahlung zu leisten, welche dem Betrage des zu fünf Percent per Jahr, Zins auf Zins gerechnet, discontirten Capitalwerthes der nach den Bestimmungen im Absatze 3 halbjährig zu leistenden Zahlungen, zum Mindesten aber dem Betrage des von der Staatsverwaltung genehmigten, im Zeitpunkte der Einlösung noch ungetilgt aushaftenden Nominal-Anlagecapitals gleichkommt.

Falls der Staat sich zu dieser Capitalszahlung entschliesst, hat er die Wahl, dieselbe in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu leisten. Die Staatsschuldverschreibungen sind dabei mit jenem Curse zu berechnen, welcher sich als Durchschnitt der an der Wiener Börse während des unmittelbar vorausgegangenen Semesters amtlich notirten Geldcurse der Staatsschuldverschreibungen gleicher Gattung ergibt.

5. Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen Ausbezahlung des Einlösungspreises ohne weiteres Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegen-

wärtig concessionirten Bahn mit allen dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen, einschliesslich des Fahrparkes und der Materialvorräthe, sowie der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonde, soweit letztere nicht mit Genehmigung der Staatsverwaltung bereits bestimmungsgemäss verwendet worden sind.

§ 12. Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der concessionirten Bahn und des sämmtlichen beweglichen und unbeweglichen Zugehörs, einschliesslich des Fahrparkes, der Materialvorräthe und der etwa aus dem Anlagecapitale gebildeten Betriebs- und Reservefonde in dem im § 11, Z, 5, bezeichneten Umfange.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession, als auch bei der Einlösung der Bahn (§ 11) behält der Concessionär das Eigenthum des aus dem eigenen Erträgnisse der Unternehmung gebildeten Reservefondes und der etwaigen Abrechnungs-Guthaben, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, zu deren Erbauung oder Erwerbung der Concessionär von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass diese Sachen kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§ 13. Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, dass der Bau der Bahn sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werde und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebahrung zu nehmen, und insbesondere die projects- und vertragsmässige Bauausführung durch auf Kosten des Concessionärs zu entsendende Aufsichtsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise zu überwachen.

Im Falle der Bildung einer Actiengesellschaft hat der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes oder der sonst als Gesellschaftsvorstand fungirenden Vertretung, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und alle etwa den Gesetzen, der Concession oder den Gesellschaftsstatuten zuwiderlaufenden, bezw. den öffentlichen Interessen nachtheiligen Beschlüsse und Verfügungen zu sistiren; in einem solchen Falle hat jedoch der Commissär sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung hat der Concessionär bis auf Weiteres eine besondere Vergütung an den Staatsschatz nicht zu leisten.

Von den zufolge § 89 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz eines etwa aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten wird der Concessionär enthoben.

§ 14. Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concessionsurkunde, in den Concessionsbedingnissen oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen, und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln und dem Concessionär das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen streng und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief, besiegelt mit Unserem grossen Insiegel, in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am siebenten Tage des Monates April im Jahre des Heiles Eintausendachthundertneunzigunddrei, Unserer Reiche im fünfundvierzigsten.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. **Steinbach** m. p. **Bacquehem** m. p.

Concessions-Bedingnisse für die schmalspurige Localbahn von Unzmarkt nach Mauterndorf (Murthalbahn)

I. Bau und Ausrüstung.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Die projectirte Bahn von Unzmarkt nach Mauterndorf ist mit einer Spurweite von 0·76 m als Localbahn mit Tag- und Nachtverkehr vorläufig für eine Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 25 km per Stunde anzulegen und einzurichten.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtungen hat nach Massgabe der vom k. k. Handelsministerium zu genehmigenden Detailprojecte und der im Nachstehenden festgesetzten technischen Bedingnisse stattzufinden.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn sind dem k. k. Handelsministerium rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen, ferner sind die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen.

Desgleichen hat der Concessionär allen beim Baue, sowie während der Betriebsführung vom k. k. Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen Folge zu leisten und sich nach den bestehenden allgemeinen Bau- und Polizeivorschriften zu benehmen.

2. Trasse.

Die circa 75 km lange Bahn beginnt in der Station Unzmarkt der k. k. Staatsbahnlinie S. Michael—Villach und wird vorerst diese letztere in der Richtung gegen Villach auf circa 1 km Länge mitbenützt.

Hierauf tritt die Linie auf eigenen Unterbaukörper über und führt, anfänglich am linken Ufer des Murflusses aufwärts ziehend, über Lind nach Niederwölz, sodann am rechten Murufer über Teufenbach und Frojach nach Murau.

Im Weiteren gelangt die Trasse, stets am rechten Murufer verbleibend, über St. Lorenzen nach Stadtl.

Nächst der Station Predlitz erfolgt die Uebersetzung der Bahn auf das linke Murufer, welches von der Linie bis hinter die Station Ramingstein beibehalten wird. Sodann tritt die Linie abermals auf das rechte Murufer und verbleibt an demselben bis vor der Station Tamsweg, nächst welcher die Bahn den Murfluss zum letzten Male übersetzt und das Murthal verlässt, um fortan dem Thale des Taurachbaches zu folgen.

In diesem letzteren zieht die Bahn vorerst am linksseitigen Thalgehänge, im Späteren auf der rechten Thalseite über Wölting und Pichl nach Mauterndorf, woselbst die Endstation im Süden des genanntes Ortes angelegt wird.

Aenderungen der im Vorstehenden festgesetzten Bahntrasse können nur mit Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wie auch nur dann vorgenommen werden, wenn durch dieselben die vorbezeichnete Hauptrichtung der Bahn nicht verändert wird.

3. Anschlüsse an bestehende Bahnen.

Der Concessionär verpflichtet sich, wegen Mitbenützung des Anschlussbahnhofes Unzmarkt, sowie wegen jener einer Theilstrecke der currenten Bahn zwischen dem vorgenannten Bahnhofe und der Station Scheifling, endlich wegen Einrichtung des Betriebsdienstes beim Uebergangsverkehre eine Vereinbarung mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen anzustreben und das bezügliche Uebereinkommen dem k. k. Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Hiebei ist für die thunlichste Erleichterung des Personenverkehres beim Uebergange von der eigenen auf die fremde Bahn Sorge zu tragen. Bezüglich der Bedingungen eines solchen Anschlusses und der beabsichtigten Mitbenützung einer Theilstrecke der k. k. Staatsbahnlinie S. Michael—Villach, sowie eines gemeinschaftlichen Bahnhofdienstes unterwirft sich der Concessionär dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, falls eine Einigung hierüber mit der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen nicht erzielt werden sollte.

4. Einmündung von Bergwerks- und Industriebahnen.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Einmündung von Verbindungsbahnen, welche von den an der concessionirten Bahn gelegenen Bergwerks- und Industrie-Unternehmungen zum Behufe der Beförderung ihrer Erzeugnisse zur Bahn angelegt werden sollten, auf die dem Bahnbetriebe mindest lästige Art gegen Vergütung der erwachsenden Kosten zu gestatten.

Falls über die Bedingungen der Einmündung solcher Bergwerks- und Industriebahnen ein Einverständniss zwischen der Eisenbahn-Unternehmung und den Interessenten nicht zu Stande kommen sollte, bleibt dem k. k. Handelsministerium die Festsetzung dieser Bedingungen vorbehalten.

5. Unterbau.

Die Bahn ist eingeleisig zu erbauen und ist dementsprechend auch die Grundeinlösung in dem hiefür erforderlichen Ausmasse durchzuführen.

Bei Bestimmung der Richtungsverhältnisse der Bahn ist der Uebergang von der Geraden in den Bogen und umgekehrt mittelst parabolischer Uebergangscurven herzustellen, wobei die Einschaltung von Uebergangscurven mit beibehaltenem Centrum empfohlen wird. Bei Contrabögen muss die zwischen den Enden der Uebergangscurve in der definitiven Trasse noch verbleibende Zwischengerade für die Constante 3000 und 1500 mindestens eine Länge von 10, bezw. 7 m erhalten.

Ueber die für die einzelnen Strecken zu wählenden Constanten der Uebergangscurven entscheidet die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Hinsichtlich der rechnungsmässigen Durchführung dieser Anordnung wird auf den im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 102 ex 1890 enthaltenen diesbezüglichen Aufsatz verwiesen.

Bei Bestimmung der Neigungsverhältnisse der Bahn ist auf den möglichsten Ausgleich der Zugwiderstände in der Weise hinzuwirken, dass die gestattete durchschnittliche Maximalneigung in den Bögen nach Massgabe ihrer Schärfe ermässigt wird, während in geraden Strecken die Neigung entsprechend erhöht werden kann.

Ferner sind an den Neigungsbrüchen stets Gefällsabrundungen mit entsprechend grossem Halbmesser durchzuführen.

Für jene Theilstrecken, in welchen die für die Leistungsfähigkeit der Bahn massgebende Steigung zur Anwendung gelangen soll, wird als grösste, aus der Beobachtung der vorbezeichneten Vorschriften sich ergebende, durchschnittliche Neigung 25 Promill festgesetzt.

Die Stationen und Haltestellen mit Nebengeleisen sind womöglich horizontal anzulegen, andernfalls die Neigung der Bahn in denselben 2·5 Promill nicht übersteigen darf. Ausnahmen hievon unterliegen der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Halbmesser der Bögen in der freien Strecke dürfen nicht unter 80 m betragen.

Der Abstand der Geleise in den Stationen soll im Allgemeinen von Mitte zu Mitte mindestens 3·4 m betragen, bei Anlage von Einsteigplätzen zwischen den Geleisen, sowie bei Heizhausgeleisen ist diese Geleiseentfernung um mindestens 0·6 m zu vergrössern.

Im Anschlussbahnhofe muss die Mitte des normalspurigen Ueberladegeleises von der Mitte des nächsten schmalspurigen Nebengeleises mindestens 2·9 m entfernt sein.

Der Unterbau hat sowohl bei Dämmen, als in Einschnitten eine Kronenbreite von 3 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren solche Steinbankette zur Ausführung gelangen, welche gleichzeitig als Grabenmauern dienen, in welchem Falle die Breite der Unterbaukrone durch die im Punkt 6 vorgeschriebene obere Breite des Bahnplanums bestimmt wird.

Alle Aufdämmungen sind mit Rücksicht auf eintretende Setzungen derselben mit einer der Dammhöhe und Materialbeschaffenheit angemessenen Ueberhöhung und Erbreiterung der Dammkrone über die definitive Höhe, bezw. Breite auszuführen. Ferner erhalten auch alle Bahnstrecken in Krümmungen von 100 oder weniger als 100 m Radius eine entsprechende Erbreiterung der Bahnkrone.

In Erdeinschnitten muss die Sohle des Seitengrabens, falls nicht Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitige Grabenmauern zur Ausführung gelangen, eine Breite von mindestens 0·25 m erhalten.

In Einschnitten mit Futter-, bezw. Verkleidungsmauern oder beiderseitigen Grabenmauern muss die Sohlenbreite des Seitengrabens mindestens 0·3 m, in Felseinschnitten stets mindestens 0·35 m betragen.

In Felseinschnitten von mehr als 5 m Tiefe ist die normale Sohlenbreite des Seitengrabens der jeweiligen Einschnittstiefe angemessen zu vergrössern.

Die normale Tiefe des Seitengrabens ist derart zu bemessen, dass der Abstand von der Schienenunterkante bis zur Grabensohle in allen Fällen mindestens 0·5 m beträgt.

Die Böschungen der Einschnitte und Aufdämmungen sind zu besämen, bezw. haltbar herzustellen und angemessen zu versichern.

In jenen Strecken, wo der Bahnkörper seitlich der Inundirung der Flüsse ausgesetzt ist, muss die Unterbaukrone mindestens 0·5 über den localen höchsten Wasserstand gelegt werden.

Alle Brücken und Durchlässe sind mit gemauerten Widerlagern herzustellen.

Bei den bis zur Bahnkrone reichenden offenen Unterbauobjecten bis zu 4 m Einzellichtweite (in der Bahnrichtung gemessen) dürfen Tragconstructionen von Holz angewendet werden; bei allen offenen Unterbauobjecten mit grösseren Lichtweiten sind Eisenconstructionen zu verwenden. Bei mehrfelderigen Brücken sind die Zwischenpfeiler in definitiver Weise auszuführen.

Bei Durchfahrten (für Fahrwege) darf die lichte Höhe nicht unter 3·2 m, bei Aerarial-, Landes- und Bezirkstrassen, sowie bei allen Strassen im Bereiche befestigter Plätze, nicht unter 3·5 m betragen, und soll, insoweit nur Verkehrszwecke in Frage kommen, auch nie mit mehr als 4·5 m projectirt werden.

Bei der Anlage, Berechnung und Ausführung der Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken ist im Allgemeinen die hinsichtlich solcher Objectsherstellungen erlassene Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. bei Verwendung von Flusseisen auch die Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 29. Jänner 1892, R.-G.-Bl. Nr. 28, zu beobachten.

Bezüglich der den diesfälligen Berechnungen zu Grunde zu legenden Verkehrslasten, sowie bezüglich des einzuhaltenden Lichtraumprofiles werden Seitens des k. k. Handelsministeriums besondere Vorschriften ertheilt werden.

Die am tiefsten liegenden Theile der Tragconstruction offener Unterbauobjecte sind bei Flüssen und Wildbächen in der Regel mindestens 1·0 m über den bekannten höchsten Wasserstand zu legen.

Ueberfahrten können aus Holz auf gemauerten Sockeln hergestellt werden.

6. Oberbau.

Der Oberbau ist mit Querschwellen und im Systeme des schwebenden Stosses, sowie mit Rücksicht auf den Raddruck der Fahrbetriebsmittel auszuführen.

Hiebei darf die Inanspruchnahme der Schienen höchstens 1000 kg per Quadratcentimeter betragen.

Die Detailconstruction des Oberbaues unterliegt der besonderen Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Die Schienen sind aus Flussstahl zu erzeugen und soll deren Gewicht per laufendes Meter mindestens 17·9 kg betragen.

Die Schwellen müssen mindestens folgende Dimensionen besitzen: Länge 1·6 m, obere Breite 14 cm, untere Breite 20 cm und Höhe 13 cm.

In Bögen von 200 oder weniger als 200 m Radius ist die Befestigung der Schienen auf die Schwellen durch Vermehrung der Unterlagsplatten und Hakennägel entsprechend zu verstärken. Bei Verwendung von Schwellen aus weichem Holze in Bögen von weniger als 100 m Halbmesser müssen sämmtliche Schienenbefestigungsstellen mit Unterlagsplatten versehen werden.

Der Schotterkörper hat in der Höhe der Schienenunterkante bei Dämmen und in Einschnitten eine Kronenbreite von 2 m zu erhalten, wenn nicht bei letzteren Steinbankette zur Ausführung gelangen, in welchem Falle die Entfernung der äusseren Oberkante derselben von der Geleiseaxe mindestens 1·4 m betragen muss.

Die Tiefe des Schotterbettes von der Schienenunterkante abwärts hat bei Dämmen und in Einschnitten mindestens 0·25 m zu betragen.

In Bögen ist die normale Tiefe des Schotterkörpers unter dem Fusse der inneren Schiene des Bogens herzustellen.

7. Hochbauten.

Die Aufnahmsgebäude, sowie alle für die Unterbringung des Bahnpersonals bestimmten Hochbauten der Stationen sind in definitiver Weise, im Uebrigen aber den localen Verhältnissen, sowie den Verkehrsbedürfnissen angemessen, zu erbauen.

Kleinere Warteräume, welche entweder freistehend oder im Anschlusse an sonstige Bahngebäude errichtet werden, ferner die Hochbauanlagen für den Güterdienst können aus Riegelmauerwerk, eventuell auch ganz aus Holz hergestellt, müssen aber jedenfalls auf einer durchgehenden Untermauerung errichtet werden.

Die Hochbauten für den Zugsförderungsdienst sind entweder in definitiver Weise oder aus Riegelmauerwerk auf einer durchgehenden Untermauerung auszuführen.

Sämmtliche Hochbauten sind stets im Einklange mit der bestehenden Landesbauordnung, bezw. mit den localen Bauvorschriften herzustellen.

Die Anlage von Wärterhäusern und Signalhütten in der freien Bahn ist auf jene Stellen zu beschränken, wo dies Seitens des k. k. Handelministeriums besonders angeordnet werden sollte.

Die Wärterhäuser sind entweder aus Ziegeln oder Stein zu erbauen oder aus auf einer Untermauerung ruhenden Blockwänden zu errichten.

Stations- und Bahneinfriedungen, Wegschranken und ähnliche Anlagen an der Bahn sind in der Regel nicht herzustellen, jedoch müssen mit Schranken nicht versehene Wegübersetzungen im Bahnniveau, welche entweder stärker frequentirt sind, oder bei welchen nur eine beschränkte Fernsicht möglich ist, je nach den örtlichen Verhältnissen einerseits oder beiderseits der Rampe auf eine Entfernung von ca. 200 m von derselben Warnungssäulen für den Locomotivführer erhalten.

8. Stationen.

Die durchschnittliche Entfernung der Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten hat höchstens 5·8 km zu betragen. Sämmtliche Stationen und Haltestellen mit permanenten Dienstposten haben Passagieraborte zu erhalten. In Haltestellen ist mindestens ein entsprechend grosser, gedeckter Warteraum herzustellen.

Die Namen der Stationen und Haltestellen sind stets ersichtlich zu machen. Bei Aufnahmsgebäuden ist dieser Name sowohl an der Hauptfront, eventuell bei Anlage von Veranden an deren Längsseite, als auch an beiden Stirnseiten derselben anzubringen.

9. Betriebseinrichtungen.

Die Bahn ist mit einer Telegraphensprechleitung oder einer Telephonleitung, in welche sämmtliche Stationen eingeschaltet sind, zu versehen.

Die Anwendung von Glockensignalen kann unterbleiben, insoweit nicht besondere Fälle dies nothwendig machen würden.

Für den Betrieb sind die durch die Signalordnung vorgeschriebenen optischen und acustischen Signale zu verwenden.

An der Abzweigungsstelle der Localbahn aus der freien Strecke der k. k. Staatsbahnlinie S. Michael—Villach ist nebst dem erforderlichen Distanzsignale noch ein Ablenkgeleise von entsprechender Länge herzustellen und der aus diesem Anlasse einzulegende verriegelbare Wechsel desselben sowohl mit dem obbezeichneten Signale, als auch mit dem südlichen Distanzsignale der Station Unzmarkt derart zu verbinden, dass die volle Sicherheit des Verkehres verbürgt erscheint.

10. Fahrbetriebsmittel.

An Fahrbetriebsmitteln sind mindestens anzuschaffen:

4 Locomotiven mit je drei Achsen sämmtlich gekuppelt.

Dieselben erhalten beiderseits anmontirte Schneepflugscharen.

12 Personenwagen.

3 Dienstwagen (Post-, Gepäcks- und Conducteurwagen).

Die Personen- und Dienstwagen sind für Dampfheizung einzurichten.

90 Lastwagen verschiedener Gattungen.

Mindestens 30 pCt. sämmtlicher Wagen sind mit Bremsvorrichtungen zu versehen und mit gedeckten und geschlossenen Bremssitzen auszuführen.

Das beim Baue der Fahrbetriebsmittel einzuhaltende Lichtraumprofil wird dem Concessionär Seitens des k. k. Handelsministeriums bekanntgegeben werden.

Die grösste Breite aller Fahrbetriebsmittel, einschliesslich der am meisten vorspringenden Theile derselben wird mit 2·4 m und im Falle Lenkachsen nicht zur Verwendung kommen, das Maximum des Radstandes mit 2·0 m festgesetzt.

Die Pläne für sämmtliche Fahrbetriebsmittel unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums und ist bei deren Verfassung jenen Bestimmungen der Verordnungen des k. k. Handelsministeriums vom 1. Februar 1887, Z. 2840 (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt Nr. 15 ex 1887) und vom 1. August 1892, Z. 32.904 (Verordnungs-Blatt des Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 87 ex 1892) Rechnung zu tragen, welche sinngemäss auch für Schmalspurbahnen Geltung besitzen.

Die Vorlage dieser Pläne hat vor Verfassung der Projectspläne für die Unterbauobjecte und den Oberbau der Bahn zu erfolgen.

11. Berücksichtigung inländischer Werke.

Alle Baumaterialien, die Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie sämmtliche Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungs-Gegenstände sind ausschliesslich im Inlande, bezw. aus inländischen Werken zu beschaffen.

Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann von Seite des k. k. Handelsministeriums insoferne zugestanden werden, als nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage wären, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Qualität und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen.

12. Schlussbestimmung.

Der Concessionär verpflichtet sich, falls die Bahn in der Folge entweder bezüglich einzelner Theilstrecken oder in ihrer ganzen Länge, durch eine Fortsetzung derselben oder durch Anschluss fremder Bahnen in den Trassenzug einer Durchzugslinie einbezogen werden sollte, alle jene Aenderungen und Ergänzungen an der Bahn sowohl in

der freien Strecke, als auch in den Stationen, ferner, wenn erforderlich, bei den Betriebseinrichtungen und dem Fahrparke auszuführen, welche Seitens des k. k. Handelsministeriums aus diesem Anlasse etwa angeordnet werden sollten.

II. Betrieb.

1. Personen- und Gütertarife.

Die Tarife für den Personen- und Gütertransport, die Waaren-Classification und alle auf den Frachtentransport bezüglichen Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des k. k. Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, andererseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmers Bedacht genommen werden soll.

Der die gemeinsamen Bestimmungen für den Transport von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen enthaltende Tariftheil I der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen wird über Verlangen des k. k. Handelsministeriums auch auf die gegenwärtig concessionirte Localbahn Anwendung zu finden haben.

Auch wird der Concessionär sich den Anordnungen wegen des Beitrittes zu einem eventuell zu erstellenden Tariftheile I für den Personenverkehr zu fügen haben.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Sobald die Bahn in zwei auf einander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniss von mindestens sieben Percent des Anlagecapitals geliefert hat, kann das k. k. Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tarifsätze anordnen.

Dem k. k. Handelsministerium bleibt ferner vorbehalten, im geeigneten Zeitpunkte die im Interesse der österreichischen Mühlen-Industrie etwa gebotenen Verfügungen hinsichtlich der tarifarischen Behandlung von Getreide und Mehl zu treffen.

2. Nothstandstarife.

In Fällen eines Nothstandes und aussergewöhnlicher Theuerung von Lebensmittel für Menschen und Nutzthiere in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern ist der Handelsminister berechtigt, nach Erforderniss die einschlägigen Frachtpreise herabzumindern.

3. Leistungen für die Postanstalt.

Der Concessionär ist verpflichtet, die Post und die Postbediensteten mit allen fahrplanmässigen Personen- und gemischten Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann der Concessionär ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Die Beförderung der Briefpost mit Ausschluss von Geld- und Werthsendungen hat jedoch unentgeltlich zu erfolgen.

Die Feststellung der Fahrpläne der zur Postbeförderung benützten Züge hat nach den jeweilig bestehenden Vorschriften mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu erfolgen.

Sollten für die Ausübung des Postdienstes in den Stationen besondere Localitäten erforderlich werden, so wird eine besondere Vereinbarung bezüglich der in Form eines Miethzinses zu leistenden Entschädigung für die Benützung dieser von dem Concessionär beizustellenden Räumlichkeiten zu treffen sein.

Die innere Einrichtung, Reinigung, Beleuchtung und Beheizung dieser Räumlichkeiten obliegt der Postverwaltung.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Eisenbahn-Unternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

4. Leistungen für die Staatstelegraphenanstalt.

Der Concessionär übernimmt die Verpflichtung, die für den Bahnbetrieb und die Signalisirung erforderlichen Telegraphenleitungen auf eigene Kosten entweder nach Anordnung oder durch Vermittlung der Staats-Telegraphenanstalt herzustellen, einzurichten und zu erhalten und diese Telegraphenleitungen gegen eine zu vereinbarende billige Entschädigung auch für Staats- und Privatcorrespondenz verwenden zu lassen.

Der Staatsverwaltung steht es frei, selbstständige Leitungen auf dem von dem Concessionär eingelösten oder sonst für Bahnzwecke benützten Grund und Boden ohne jede Vergütung oder Entschädigung anzulegen und im Falle der Anlegung einer selbstständigen Bahnbetriebsleitung die Drähte der Staatstelegraphen an den Stützpunkten dieser Leitung anzubringen.

Zur Beaufsichtigung und Instandhaltung solcher Staatslinien, insoweit diese Letztere nicht besondere Fachkenntnisse erfordert, hat der Concessionär durch das Bahnpersonal unentgeltlich mitzuwirken.

Der Concessionär ist ferner verpflichtet, auf der concessionirten Bahn die Materialien und Requisiten der Staats-Telegraphenanstalt nach den für Militärtransporte giltigen Tarifsätzen zu befördern, in den Stationen unentgeltlich zu lagern und zu verwahren.

Der Concessionär ist schliesslich verpflichtet, sich bezüglich der concessionirten Bahn auch der in Aussicht genommenen, im Verordnungswege durchzuführenden Regelung der Beziehungen der Staats-Telegraphen-Anstalten zu den Localbahnen zu unterwerfen.

5. Unentgeltliche Beförderung von Staatsbediensteten bei Dienstreisen.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge der Concession

oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit den vom k. k. Handelsministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäcke unentgeltlich befördert werden.

6. Beförderung der Civilwachkörper.

Für die Beförderung der Civilwachkörper (Sicherheitswache, Finanzwache etc.) haben die für Militärtransporte geltenden ermässigten Tarifssätze analoge Anwendung zu finden.

7. Beförderung von Schüblingen und Sträflingen.

Schüblinge, Sträflinge und sonstige auf öffentliche Kosten zwangsweise zur Beförderung gelangende Personen, sowie deren Escorte, letztere auch auf der Rückfahrt, sind zu der hiefür jeweilig bei den k. k. Staatsbahnen geltenden ermässigten Fahrgebühr zu befördern.

Für derlei Tansporte, welche stets in abgesonderten Coupés untergebracht werden müssen, sind mit den competenten Behörden bestimmte Tage und Züge zu vereinbaren.

8. Sendungen für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten.

Die für Zwecke der Staats-Pferdezuchtanstalten veranlassten Sendungen und deren Begleitung geniessen, insoweit hiefür nicht besondere Begünstigungen festgesetzt sind, die für Miliärtransporte geltenden ermässigten Tarifsätze.

9. Gesetzliche Regelung der Tarife und öffentliche Leistungen.

Die Regelung der Personen- und Frachtentarife (Z. 1—2), sowie der Leistungen für öffentliche Zwecke (Z. 3—8) bleibt der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten.

Einer solchen Regelung hat der Concessionär sich zu unterwerfen.

Wien, am 27. April 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 9. Mai 1893, Z. 20.008, betreffend die Einhebung einer Platzkartengebühr für gewisse Luxuszüge mit nummerirten Sitzplätzen in Deutschland.

Laut einer Mittheilung der königl. preussischen Eisenbahn-Direction in Breslau vom 11. April d. J., I. 4966, ist vom 10. April d. J. ab auf Grund einer diesbezüglichen Tarifbestimmung der preussischen Staatseisenbahnen bei Benützung der in den Fahrplänen mit dem Buchstaben D (Durchgangszug) besonders bezeichneten Züge, deren Wagen durch Uebergangsbrücken und Lederbalgen mit einander verbunden und mit nummerirten Plätzen versehen sind, ausser dem Fahrpreise eine Platzkartengebühr zum Betrage von 2 Mark für die I. und II. Classe zu zahlen.

Diese letztere Gebühr ist auch von den Freikarten-Inhabern zu entrichten.

Hievon wird die geehrte Verwaltung zur eventuellen weiteren Verständigung der Freikartenbesitzer in Kenntniss gesetzt.

Wien, am 9. Mai 1893.

Für den k. k. Handelsminister:

Wittek m. p.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Abzweigung, resp. Fortsetzungslinie der projectirten Dampftrambahn von Währing über Pötzleinsdorf nach Neuwaldegg, und zwar von der Ludwigsstrasse in Pötzleinsdorf nach Sievering und nach Grinzing.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Kaufmann Hermann Frühe in Wien mit dem Erlasse vom 5. December 1892, Z. 55.827 (Vrdgs.-Bl. vom 17. December 1892, Nr. 145), auf sechs Monate ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Abzweigung, resp. Fortsetzungslinie der projectirten Dampftrambahn von Währing über Pötzleinsdorf nach Neuwaldegg, und zwar von der Ludwigsstrasse in Pötzleinsdorf nach Sievering und nach Grinzing, auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 27. April 1893.

Z. 21.056.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Südbahnstation Peggau über Deutsch-Feistritz und Waldstein nach Uebelbach.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Edmund Schiller, Procuristen der Franz Pachernegg'schen Erben in Uebelbach (Steiermark), die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Localbahn von der Südbahnstation Peggau über Deutsch-Feistritz und Waldstein nach Uebelbach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 7. Mai 1893.

Z. 20.535.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von Hronow über Eipel und Königinhof nach Hořic nebst Schleppbahnen. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision in Betreff des von dem k. k. Notar Dr. Carl Rudolf in Eipel im Namen des Stadtrathes Josef Balik in Hronow und Consorten vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von Hronow über Eipel und Königinhof nach Hořic nebst den projectirten Schleppbahnen in die Fabriken der Firma M. Mandl's Söhne und der Firma B. M. Neumann's Söhne in Königinhof, dann in die Fabrik der k. k. priv. Eipeler Flachsspinnerei in Eipel für den 23. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Königgrätz, Wenzel Scholta, betraut. [G.-I.-Z. 9546.]

Project für eine als Hauptbahn II. Ranges auszuführende Eisenbahn von Aspang über Friedberg nach Hartberg. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat im Einvernehmen mit der Statthalterei in Wien die Trassenrevision betreffend das Project der General-Bauunternehmung Lukrits, Rzizek und Union-Baugesellschaft in Wien für eine als Hauptbahn II. Ranges auszuführende Eisenbahn von Aspang über Friedberg nach Hartberg bezüglich der niederösterreichischen Theilstrecke für den 24. Mai und bezüglich der steiermärkischen Theilstrecke der genannten Bahnlinie für den 25. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist bezüglich der steiermärkischen Theilstrecke der Statthaltereirath Dr. Eugen Netoliczka betraut. [G.-I.-Z. 9625.]

Localbahn Reichenberg - Gablonz - Tannwald. (Varianten der Strecke Gablonz—Tannwald. Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für einzelne Varianten der Strecke Gablonz-Tannwald für den 23. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath und Bezirkshauptmann in Reichenberg, Carl Schlögl, betraut. [G.-I.-Z. 9545.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth: Personen-Haltestelle bei Wostratschin.) Auf Grund des Ergebnisses der am 4. April durchgeführten politischen Begehung wurde zur Errichtung einer Personen-Haltestelle bei Wostratschin in km 152·9/10 der Strecke Pilsen—Furth zwischen den Stationen Stankau und Blisowa die Bewilligung ertheilt. [7. Mai, Z. 23.847.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Nebengebäude am Bahnhofe in Wien.) Am Nordwestbahnhofe in Wien wird in der Nähe des Bureaus des Eilgut-Aufgabsmagazins ein Nebengebäude errichtet. [30. April, Z. 18.441.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Kohlenschuppen in der Station Proschwitz der Localbahn Reichenberg-Gablonz.) In der Station Proschwitz der Localbahn Reichenberg-Gablonz wird für Zwecke des Expedienten Ed. Weinmann ein Kohlenschuppen hergestellt. [28. April, Z. 18.262.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Ausdehnung des Schnellzugsverkehres zwischen Lemberg und Podwoloczyska.) Am 1. Juni 1893 wird der Verkehr der Schnellzüge Nr. 1 und 2 der Strecke Krakau-Lemberg bis Woloczysk, bezw. von Podwoloczyska ausgedehnt werden, und zwar wird Schnellzug Nr. 1 von Lemberg um 6 Uhr 8 Minuten Früh abgehen und in Woloczysk um 10 Uhr 54 Minuten Vormittags eintreffen, während Schnellzug Nr. 2 Podwolocyska um 5 Uhr 8 Minuten Nachmittags verlässt und in Lemberg um 9 Uhr 26 Minuten Abends eintrifft. Aus diesem Grunde wird auch Zug Nr. 1658 zum Anschlusse an Zug Nr. 2 in Krasne vorgelegt werden, und zwar ab Brody 6 Uhr 33 Min. Abends, an Krasne um 7 Uhr 55 Minuten Abends. Der Fahrplan der übrigen Züge bleibt unverändert. [Z. 24.489.]

— (Linie Budweis-Pontafel: Eröffnung der Haltestelle Sattendorf und Aenderung des Namens der bisherigen Haltestelle Sattendorf in Annenheim.) Mit 1. Mai ist die Haltestelle Sattendorf in km 368·7/9 zwischen der Station Ossiach und der ab 1. Mai die Bezeichnung Annenheim tragenden Haltestelle für den allgemeinen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet worden. Die in Sattendorf anhaltenden Personenzüge sind bereits in dem ab 1. Mai giltigen Fahrplan enthalten. Gleichzeitig ist die bisherige Bezeichnung der zwischen den Stationen Ossiach und St. Ruprecht in km 370·2/3 gelegenen Haltestelle Sattendorf in Annenheim abgeändert worden. [Z. 24.491.]

— (Strecke Wien—St. Pölten: Richtige Schreibweise der Station Rekawinkel.) Nachdem der Name der Ortschaft Rekawinkel von den politischen und autonomen Behörden Rekawinkel und nicht Reckawinkel geschrieben wird, so ist die Verfügung getroffen worden, dass auch der Stationsname richtig Rekawinkel geschrieben werde. [Z. 18.787.]

Böhmische Nordbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 25. April wurde die technisch - polizeiliche Prüfung zweier für die Linien der Böhmischen Nordbahn bestimmten Schnellzugs-Locomotiven mit Schlepptendern durchgeführt. Die Locomotiven besitzen die Inventarsnummern 17 und 18, Kategorie II/c, und wurden im Jahre 1893 in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt neu erbaut und mit den Fabriksnummern 3646 und 3647 versehen. Die Kesseln der beiden Maschinen wurden bereits am 14. März der amtlichen Druckprobe unterzogen und haben dieselbe anstandslos bestanden. Beide Maschinen sind gleichartig nach dem mit Handelsministerial-Erlasse vom 10. März 1889, Z. 5509, genehmigten Typenplane erbaut und besitzen dieselben im Ganzen vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Die vorderen zwei Achsen sind in einem Druckgestell vereinigt, die letzte Achse ist unterhalb der Feuerkiste situirt. Die dritte und vierte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames; die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel und Schraube. Das Kesselgewicht wird durch acht Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der dritten und vierten Achse Längsbalanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und sind die Locomotiven ausserdem noch versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, Siebfunkenfänger, zwei Injectoren nach Friedmann, Sandstreuapparat, der nichtautomatischen Vacuumbremse, wirksam auf den Tender und Kragen, und Tenderspindelbremse, Dampfheizungs - Vorrichtung, Geschwindigkeitsmesser, Ricourventil, Nathan'scher Central-Schmiervorrichtung und einem schwachconischen Rauchfang. Das Totalgewicht jeder dieser beiden Locomotiven in total ausgerüstetem Zustande beträgt 42·50 t. Die concessionirte Dampfspannung beträgt 12 Atmosphären, der Kolbenhub 600 mm, der Kolbendurchmesser 425 mm, die Rostfläche 2·1 m², die Heizfläche der Feuerkiste 7·41 m², diejenige der Rohre 109·23 m², die Gesammtheizfläche 116·64 m² und sind 183 Stück Rohre à 50 mm Durchmesser und 3800 mm Länge vorhanden. Die mit diesen beiden Maschinen unternommenen Probefahrten fanden auf der 16 km langen Theilstrecke Hirschberg—Böhmisch-Leipa der Böhmischen Nordbahn mit anstandslosem Ergebnisse statt und wurde mit denselben eine maximale Geschwindigkeit von 80 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 50, bezw. 54 km per Stunde erzielt. Im Hinblicke auf dieses günstige Ergebniss obwaltete aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand, beide Maschinen dem öffentlichen Zugsverkehre auf den Linien der Böhmischen Nordbahn zu übergeben. [Z. 23.970.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Ausnahmsweise Beförderung von Personen mit Güterzügen.) Die Verwaltung der Oesterr. Nordwestbahn hat von der ihr im Jahre 1888 von der k. k. General-Inspection im Namen des k. k. Handelsministeriums ertheilten Bewilligung, ausnahms- und versuchsweise mit gewöhnlichen Güterzügen Personen befördern zu dürfen, wenn dies bei Ausflügen von Corporationen, Vereinen u. s. w. in Folge Mangels eines geeigneten Zuges, welcher fahrplanmässig den Personenverkehr vermittelt, nöthig werden sollte, während der ersten vier Monate dieses Jahres in folgenden Fällen Gebrauch gemacht: Den Theilnehmern an einem Feste in Mittelwalde wurde am 27. Jänner die Benützung des Güterzuges Nr. 450 von Geiersberg nach Mittelwalde gestattet, und ebenso der Musikcapelle des k. und k. III. Infanterie-Regimentes am 23. und am 30. April die Benützung des Güterzuges Nr. 103 von Wien nach Znaim. [G.-I.-Z. 9528.]

Behebung einer Verkehrsstörung.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn - Betriebs-Direction Lemberg):

15. Mai. Güterverkehr auf der Schleppbahn Berhometh-Mezebrody wieder aufgenommen.

Ausweis über die im I. Quartal 1893 auf den österreichischen Eisenbahnen zur Eröffnung gelangten Stationen und Haltestellen.

Name der Bahnverwaltung	Name der Station bezw. Haltestelle	Eröffnungs-Tag	Für welchen Verkehr	Anmerkung
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	Haltestellen: Tauzherhof (zwischen der Station Laibach St.B. und der Haltestelle Tschernutsch der Localbahn Laibach—Stein)	1. Jänner	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt im Zuge. Die Gebührenberechnung findet auf Grund des Tarifes der Localbahn Laibach—Stein vom 1. December 1891 statt.
	Mlatz (zwischen den Stationen Scheles und Plass der Strecke Pilsen—Dux)		Für den Personenverkehr	Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst. Die Gebührenberechnung findet nach dem Zonentarife der österr. Staatsbahnen statt.
	Pišely (zwischen der Station Čerčan-Pišely und der Haltestelle Senohrab der Strecke Gmünd—Prag)	1. Februar		Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst. Nur während des Eisganges oder Hochwassers der Sazawa eröffnet.
	Hubertendorf (zwischen der Station Blindenmarkt und der Haltestelle Neumarkt-Karlsbach der Strecke Wien—Salzburg)		Für den Personen- und Gepäcksverkehr	Die Ausgabe der Fahrkarten besorgt der Streckenwächter Nr. 139. Die Gebührenberechnung erfolgt nach dem Zonentarife der österr. Staatsbahnen.
	Stationen: Matyjowce (zwischen den Stationen Kolomea und Zablotow der Strecke Lemberg—Suczawa)	15. Februar	Für den Gesammtverkehr	War bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Zonentarifes, bezw. des Gütertarifes vom 15. Jänner 1893, Theil II, Heft 2 der österr. Staatsbahnen.
	Volksgarten (zwischen der Station Czernowitz und der Haltestelle Molodia-Derelui der Strecke Lemberg—Suczawa)	1. März		War bisher für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr eröffnet. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Zonentarifes, bezw. des Gütertarifes vom 15. Jänner 1893, Theil II, Heft 2, der österr. Staatsbahnen.
	Sichów (zwischen den Stationen Lemberg und Staresiolo der Strecke Lemberg—Suczawa)			War bisher für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr eröffnet. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Zonentarifes, bezw. des Gütertarifes vom 15. Jänner 1893. Theil II, Heft 2, der österr. Staatsbahnen.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Haltestellen: Hlussowitz (zwischen der Station Olmütz und der Haltestelle Boniowitz der Strecke Nezamislitz—Sternberg)	15. Jänner	Für den Personen- und Gepäcksverkehr	In der Haltestelle Hlussowitz gelangen nur Fahrkarten II. und III. Classe, und zwar nach Boniowitz, Olmütz und Sternberg zur Ausgabe; das Reisegepäck wird gegen Nachzahlung zur Beförderung übernommen. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Personentarifes vom 1. April 1891.
	Nieder-Absdorf (zwischen den Haltestellen Ringelsdorf und Eichhorn der Strecke Drösing—Zistersdorf)	1. März	Für den Eilgüterverkehr, dann für Getreide in ganzen Wagenladungen	War bisher für den Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den Frachtenverkehr in Wagenladungen in offenen Wagen eröffnet. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund des Nachtrages VI zum Gebührentarife für die Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juni 1888.
Oesterr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Station: Kralitz (zwischen den Stationen Rapotitz und Namiest der Strecke Segengottes—Okřiško)	15. März	Für den Stückgüterverkehr	War bisher für den Personen- und Güterverkehr, sowie für den Frachtenverkehr in Wagenladungen eröffnet. Die Gebührenberechnung erfolgt auf Grund der Hefte 3 und 4 des Gütertarifes Theil II.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle im Monat März.) Nach der im Reichs - Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat März beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 16 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 14 Entgleisungen und 10 Zusammenstösse in Stationen und 181 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 193 Personen verunglückt, sowie 59 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 128 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 3 getödtet und 6 verletzt u. zw. entfallen: je eine Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahndirectionen zu Breslau, zu Elberfeld und zu Berlin, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahndirection zu Erfurt, je eine Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahndirection zu Altona, auf die grossh. Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahndirectionen (rechtsrh.) und (linksrh.) zu Köln. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienste wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 23 getödtet und 133 verletzt, von Steuer- u. s. w. Beamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 12 getödtet und 10 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 52 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34.392·48 km Betriebslänge und 954,017.681 geförderten Achskilometern) 208 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar Eisenbahn

und in den Verwaltungsbezirken der kgl. Eisenbahndirectionen zu Cöln (rechtsrheinisch) und zu Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2529·44 km Betriebslänge und 29,781.782 geförderten Achskilometern) 15 Fälle, die bei der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und der Lübeck-Büchener Eisenbahn vorgekommen sind.

Italien. (Uebersicht der Eisenbahn-Bauthätigkeit im Jahre 1892.) Zu Anfang des Jahres befanden sich im Bau 17 Linien mit zusammen 677 km Länge; davon wurden 31 km dem Betriebe übergeben, andererseits wurden 32 km in Bau genommen, so dass bei Jahresschluss 17 Linien mit 678 km im Bau verblieben. Die eröffneten Strecken sind: Lucca—Ponte a Moriano (Aulla-Lucca) 9 km, Casalbuono-Lagonegro (Eboli-Reggio) 13 km und Oliveri-Patti (Messina-Cerda) 9 km. Als neu vergeben sind hinzugetreten bei Faenza-Florenz 8 km (Borgo S. Lorenzo-Ronta), bei Parma-Iseo 16 km (Viadana-S. Zeno) und bei Catanyaro-Küste zur Meerenge Veraldi 8 km (Catanzaro-Sala-Settignano). Bezüglich des Standes der Bauten auf den beiden Festlandsnetzen der einzelnen Strecken und Baulose am 1. Jänner wird berichtet:

Mittelmeernetz Genua-Ovada-Asti. In dem zweiten Baulose Mele-Campoligure blieben von dem 6·43 km langen Turchino-Tunnel (welcher das Baulos bildet), noch 2·2 km zu bohren; auf den drei anderen Losen, deren Bau schon ziemlich weit vorgeschritten, konnten mit Rücksicht auf die Ungunst der Witterung nur die Tunnelbauten gefördert werden, während die Bauarbeiten an den Aussenstrecken ziemlich den ganzen Monat December 1892 hindurch liegen bleiben mussten.

Avellino-Rocchetta Melfi. Auf den beiden Endstrecken lagen die Verhältnisse etwa ebenso wie vorerwähnt. — Auf dem zweiten Lose Paternopoli-S. Angelo wurden die Erdarbeiten und kleine Kunstbauten nach Möglichkeit gefördert, während bezüglich der dritten Strecke S. Angelo-Conza erst die endgiltigen Ausführungsentwürfe bearbeitet werden.

Rom-Viterbo. Auf dem Lose Frastevere-Cavalleggeri ist die Anschüttung des Bahnkörpers fertig und von dem 1·15 km langen Gianicolo-Tunnel noch etwa 0·5 km zu bohren. Auf den Strecken Cavalleggeri-Bracciano und Bracciano-Viterbo sind die Arbeiten am Bahnkörper bis auf die Schüttungen zum Oberbau ganz, bezw. zur Hälfte, die Kunstbauten nahezu sämmtlich ausgeführt. Ebensoweit ist auch die Zweiglinie Capranica-Ronciglione vorgeschritten, auf welcher der Bau der Pfeiler für den grossen Viaduct nahezu vollendet ist.

Varese-Porto Ceresio. Das erste Los Varese-Arcisate war dem Unternehmer zugewiesen, das zweite Arcisate-Besaschio wurde vergeben, bezüglich des Restes stand die höhere Entscheidung noch aus.

Bei dem Adrianetz sind gleichfalls 4 Linien im Bau, deren erste, Lecco-Colico, seit 1. Juli 1892 theilweise (Lecco-Bellano) in Betrieb gesetzt wurde, so dass die Bauthätigkeit sich auf den Rest Bellano-Colico beschränkt; die grössere Hälfte der gesammten Bauarbeit ist fertiggestellt.

Rocchetta Melfi-Potenza. Hier war ebenso der Anfang bis Rionero seit 10. August 1892 dem Betriebe übergeben, auf dem Reste Rionero-Potenza die Hälfte der Bauarbeit geleistet. Rocchetta Melfi-Gioja del Colle ist seit 1. August 1892 in Betrieb gesetzt.

Von der Linie Sulmona-Isernia ist der Anfang bis Canzano seit 18. September 1892 im Betriebe, auf dem Rest Canzano-Isernia ist erst etwa ein Sechstel der Bauarbeit fertiggestellt. Hinsichtlich der Linie Barletta-Spinazzola ist die Enteignung noch nicht beendet; mit den Bauarbeiten ist im März 1892, sobald die Witterung es gestattete, begonnen worden.

— (Einführung der mitteleuropäischen Zeit auf den italienischen Eisenbahnen.) Der Minister für öffentliche Arbeiten hat die Eisenbahn-Gesellschaften eingeladen, anlässlich der Einführung der Sommerfahrordnung die mitteleuropäische Zeit zur Geltung gelangen zu lassen und die Stunden von 0 bis 23 zu zählen. Die mitteleuropäische Zeit differirt von der Römerzeit um 10 Minuten.

— (Eisenbahn von Valsapina.) Das Executiv-Comité der Eisenbahn Lecco-Ballabio und das Executiv-Comité der Eisenbahn Lecco-Taceno haben nach Berücksichtigung der beiderseits gestellten Forderungen beschlossen, gemeinschaftlich den Bau der Valsapina-Eisenbahn in Angriff zu nehmen.

— (Tramway „Florenz-Greve".) Am 3. April wurde im Beisein des Präfecten und der Spitzen anderer Behörden die Strecke Florenz-Greve der Chianti-Tramway, welche von der Tramway-Actiengesellschaft der Provinz Florenz betrieben wird, eröffnet. Diese Strecke misst 8 km. Der Minimal-Curvenradius beträgt 80 m, die Maximalsteigung 20 pro mille.

— (Directer Zugsverkehr zwischen Genua und Venedig.) Die kaufmännische Gesellschaft in Genua hat beim Ministerium für öffentliche Arbeiten eine Eingabe eingebracht, mit welcher sie um die Einführung eines directen Zugsverkehres zwischen Genua und Venedig ansucht, und zwar via Voghera-Piacenza-Codogno (Mittelmeernetz)-Cremona-Mantua-Legnago und Monselice (adriatisches Netz). Die genannte Gesellschaft erörtert, dass diese Einführung von grossem Vortheile sei, sowohl für Genua, welches in Venedig namhafte commercielle Interessen verfolge, als auch für Venedig, welches dadurch nicht nur mit dem Mittelmeer verbunden wird, sondern auch eine geeignete Verbindung mit den ausserhalb der Meerenge von Gibraltar gelegenen Ländern erhält.

— (Rollendes Materiale der Adriatischen Eisenbahn). Am 31. März war der Stand des rollenden Materials der Adriatischen Eisenbahn folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Summa
I. Locomotiven:			
Mit ungekuppelten Rädern	48	—	48
Mit vier gekuppelten Rädern	418	—	418
Mit sechs gekuppelten Rädern	425	—	425
Mit acht gekuppelten Rädern	111	—	111
Tender-Locomotiven für den Zugsdienst:			
Mit vier gekuppelten Rädern	4	—	4
Mit sechs gekuppelten Rädern	79	—	79
Verschieblocomotiven	18	—	18
Dampfwagen (Belpaire)	2	—	2
zusammen	1.105	—	1.105
II. Personenwagen (für den Normalverkehr):			
Salon- und Breakwagen	60	—	60
Wagen I. Classe	340	—	340
Wagen II. Classe	503	—	503
Gemischte Wagen I. und II. Classe	512	—	512
Wagen III. Classe	1.453	—	1.453
Gemischte Wagen II. und III. Cl.	7	—	7
Wagen IV. Classe	10	—	10
Zellenwagen	6	—	6
Postwagen	73	—	73
(für den Secundärdienst):			
Wagen I. Classe	2	—	2
Wagen II. Classe	2	—	2
Gemischte Wagen I. u. II. Classe	25	—	25
Wagen III. Classe	167	—	167
Gemischte Wagen I., II. und III. Classe	1	—	1
Gemischte Personen- und Gepäckswagen	7	—	7
zusammen	3.168	—	3.168
III. Gepäckswagen:			
Gewöhnliche	611	—	611
Mit Abtheilung für die Post	54	—	54
zusammen	665	—	665
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	93	—	93
Für Kleinvieh	120	—	120
Gedeckte Wagen für Vieh und Frachten	11.522	—	11.522
Offene Wagen, hochbordig	4.208	—	4.208
„ „ niederbordig	2.699	—	2.699
„ „ mit Thüren	875	—	875
„ Streifwagen	140	—	140
Cisternenwagen	261	—	261
Schotterwagen	506	—	506
Schneepflüge	27	—	27
Tunnelwagen	4	—	4
Wagen mit Gru	43	—	43
„ „ zwei Abtheilungen	35	—	35
Verschiedene Wagen	42	—	42
zusammen	20.575	—	20.575
Kilometrisches Verhältniss:			
1. Locomotiven	0·195	—	0·195
2. Personenwagen	0·560	—	0·560
3. Gepäckswagen	0·118	—	0·118
4. Frachtwagen	3·636	—	3·636

— (Elektrische Eisenbahn in Genua.) Am 28. März wurde in Genua die erste Probefahrt mit der elektrischen Eisen-

bahn in der Via Aparotti unternommen. Es wohnte dieser Probefahrt der Exminister Colombo bei, welchem das Municipium die Ueberwachung der Probefahrt übertragen hatte. Die zwei Tour- nnd Retourfahrten gingen verhältnissmässig gut von statten. Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug 12 km per Stunde.

— (Einnahmen der Adriatischen Eisenbahn.) Während der ersten acht Monate des laufendeu Betriebsjahres, und zwar vom 1. Juli 1892 bis Ende Februar 1893 haben die das adriatische Netz bildenden Linien eine Gesammteinnahme von 72.099.215·95 L. erzielt, wovon 7,049.500·92 auf den Monat Februar und 65,049.715·03 L. auf die vorhergehenden Monate entfallen. — Von diesen Gesammteinnahmen entfallen weiters 67,632.675·74 auf das Hauptnetz und 4,466.540·81 L. auf das Secundärnetz. Am 1. März 1893 betrug die Länge des adriatischen Netzes 5393 km, von welchen 4261 km dem Hauptnetze und 1132 km dem Secundärnetze angehören.

— (Einnahmen der Mittelmeerbahn.) Im Zeitranme vom 1. Juli 1892 bis zum Ende Februar 1893 haben die das Mittelmeernetz bildenden Linien eine Gesammteinnahme von 79,918.526·71 L. ergeben. Hievon entfallen 8,835.172·66 L. auf den Monat Februar und 71,083.354·05 L. auf die vorhergehenden Monate des Betriebsjahres. Auf das Hauptnetz entfallen 77,040.458·31 L., auf das Secundärnetz 2,878.068·40 L. Am 1. März betrug die Länge des Netzes 5107 km (4191 km Hanptnetz, 916 km Secundärnetz).

— (Einnahmeu der Sicilischen Eisenbahnen.) Während der acht ersten Monate des laufenden Betriebsjahres, d. i. vom 1. Jnli 1892 bis zum Ende Februar 1893, haben die das sicilische Netz bildenden Linien eine Gesammteinnahme von 6,208.588 L. ergeben, wovon 650.579 L. auf den Monat Februar und 5,558.009 L. auf die vorhergehenden Monate entfallen. Auf das Hanpt- nnd Secundärnetz vertheilen sich diese Einnahmen folgendermassen: Hauptnetz 5,362.735 L., Secundärnetz 845.853 L. Die Länge des Netzes betrug am 1. März 1893 909 km, wovon 609 km dem Hanptnetz nnd 300 km dem Secundärnetz angehören.

— (Apparat zur Frischhaltung der Transporte von Lebensmitteln auf den Eiseubahnen.) Carlo Volpi von der Firma „Volpi e Guscetti" in Mailand hat einen Apparat erfunden, welcher es ermöglicht, auch im Sommer Butter, Käse, Geflügel nnd Grünzeug ohne Gefahr des Verderbens auf lange Strecken zu transportiren. Dieser Apparat, für welchen Volpi bereits ein Privilegium erworben hat, besteht in einem fixen Ventilator, welcher, an den betreffenden Wagen angebracht, eine unveränderliche kühle Temperatur bewirkt, welche eben zur Conservirung gewisser Lebensmittel unbedingt nothwendig ist. Die Verwaltung der Adriatischen Eisenbahn hat dem Erfinder mehrere Waggons zur Vornahme von Experimenten überlassen.

Schiffahrt.

Oesterr. Nordwest - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Geschäftsbericht nnd Bilanz 1892. Ordentliche Generalversammlung 1893.) Dem Geschäftsberichte über das vergangene Jahr ist zu entnehmen, dass die beiden Semester desselben bezüglich der Wasserstandsverhältnisse, wie des Güterzuflnsses, der wesentlichsten Bedingungen für eine lohnende Thätigkeit im Schiffahrtsgeschäfte, im schroffsten Gegensatze standen. Während der Wasserstand seit der bereits im Februar erfolgten Schiffahrts-Eröffnung bis Ende Juni die volle Beladung der Frachtschiffe ermöglichte, sank derselbe von da an in einer Weise, dass gegen Ende August in allen böhmischen Umschlagstationen der Gesammtverkehr sistirt werden mnsste. Am 9. September stieg die Oberelbe binnen 24 Stunden um fast 2 Meter, doch verlief diese Hochfluth rasch und hatte keine Besserung der nngünstigen Verhältnisse zur Folge. Im October ermöglichte ein nnbedeutender Wasserwuchs die Beladung der Schiffe mit halber Ladung, worauf im November neuerdings Wasserabnahme eintrat. Am 26. November zwang ein plötzlich eintretender Frost die Schiffahrt zum Stillstande nnd die am 20. December erfolgte Wiederaufnahme des Betriebes fand schon nach 5 Tagen ein rasches Ende, so dass von den ausgelaufenen Fahrzengen nnr 25 den Bestimmnngsort erreichten, 78 eigene und 59 Verbandsfahrzeuge mit gesellschaftlichen Ladnngen aber in den verschiedenen Winterhäfen geborgen werden mussten. Anch die Menge der im ersten Halbjahre in Hamburg eingetroffenen Importgüter übertraf die des Vorjahres um ein Bedeutendes, so dass die Gesellschaft nicht nnr bis Ende Juni um 7263 t Güter mehr als im Vorjahre verfrachtet, sonderu auch recht günstige Frachtsätze erzielt hatte. Im zweiten Semester liess dagegen der Export namentlich in Zucker sehr viel zu wünschen übrig, während der Bergverkehr unter der heftigen Cholera-Epidemie und der dadurch verursachten Stockung des Geschäftsverkehres in Hamburg auf das Empfindlichste litt. Auch die sanitären Massregeln gegen die Cholera-Verschleppung im Elbeverkehre lasteten schwer auf dem Betriebe und so entschloss sich die Gesellschaft gleich den mit ihr cartellirten am 2. September den Verkehr von und nach Böhmen ganz einzustellen und auch die Güteraufnahme in Hamburg zu sistiren. Erst am 1. September erfolgte wieder eine theilweise Betriebs-Aufnahme und im October stellten sich allmählig die normalen Verhältnisse ein, doch war der Güterzufluss in Hamburg zufolge der Ablenkung über andere Seehäfen noch immer ein verminderter. Eine darin während des Novembers eingetretene Besserung konnte wegen des frühen Schiffahrtsschlusses nicht mehr voll verwerthet werden.

Die Gesammtmenge der beförderten Güter betrug im Bergverkehre: 269.945·7 (— 23.253·8) t, davon mit eigenen Frachtschiffen 130.683·5 (— 34.390·3) t, mit Verbandschiffen 139.262·2 (+ 11.136·5) t; i. Thalverkehre 318.271·5 (— 41.376·3) t, darunter mit eigenen Schiffen 223.146·3 (— 31.258·3) t, mit Verbandschiffen 95.125·2 (— 10.118·2) t, zusammen berg- und thalwärts sonach 588.217·2 (— 64.630·1) t.

Die Frachten-Einnahmen für die mit den eigenen Schiffen beförderten Güter beliefen sich auf 2,044.132·06 (— 348.059·73) Mk. und 37.263·39 (— 705·73) fl., die gesammten Schleppbahn-Eingänge auf 1,817.331·62 (— 145.779·55) Mk. und 324·14 (— 762·63) fl. Nach Abzug der Schlepplöhne für die eigenen Kähne von 685.487·92 (— 189.311·69) Mk. verbleiben als Schlepplohn-Einnahmen für geschleppte fremde Fahrzeuge 1,131.843·70 (+ 43.532·14) Mk. und 324.11 (— 705·73) fl.

Als eine für die ganze Elbeschiffahrt hochwichtige Errungenschaft, durch welche einem längstgefühlten Bedürfnisse entsprochen wurde, bezeichnet der Geschäftsbericht die unter Leitung des Central-Vereines zur Hebung der Deutschen Fluss- und Canal-Schiffahrt und unter Theilnahme von Vertretern der deutschen Reichsregierung, von massgebenden Interessenten des Kaufmann- und Schifferstandes geschaffene Binnenschiffahrts-Ordnung für die Elbe, Oder, Weichsel und die Wasserstrassen dieser Stromgebiete, welche bis zur Revision des Handelsgesetzbuches als Grundlage für den Abschluss von Frachtgeschäften der Binnenschiffahrt dienen soll und deren Einführung daher möglichst zu verallgemeinern wäre. Auf Grund dieser Binnenschiffahrts-Ordnung, durch welche die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer, Absender und Empfänger in allen Einzelnheiten geregelt werden, haben die 3 Gesellschaften der Oberelbe, die Oesterr. Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Deutsche Elbeschiffahrts-Gesellschaft Kette und die Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft vereinigter Schiffer, sowie zahlreiche Schiffseigner ihre Verfrachtungsbedingungen bereits im Vorjahre einheitlich aufgestellt. Durch diese Bedingungen ist der Schiffahrt die Möglichkeit geboten, sich in sorglich geregelten, das allgemeine Interesse fördernden Verkehrsverhältnissen zu entwickeln. Im weiteren einheitlichen Vorgange haben die drei Gesellschaften in ihren Verfrachtungs-Bedingungen neue Bestimmungen für die Abnahme und Ablieferung der Güter in Hamburg vereinbart.

Die gleichfalls der Gesellschaft gehörige Dampfschiffs- und Maschinenbau-Anstalt in Dresden war ausser durch Reconstructionen und Reparaturen von Objecten des gesellschaftlichen Schiffsparkes mit Neubauten von Dampfern, Baggern, Kähnen, Kessel und Maschinenanlagen für Wasserbaubehörden und Private nur den ersten Theil des Jahres gut beschäftigt, während sich im zweiten Halbjahre die allgemeine Geschäftsstille in der Maschinenbranche bemerkbar machte. Bei Jahresschluss standen unter Anderem 2 eiserne Schleppkähne und 1 Trajektkahn noch in Ausführung, deren Verrechnung dem laufenden Jahre vorbehalten bleibt. Ausserdem erhielt die Anstalt inzwischen Aufträge auf 1 Raddampfer, 1 Schraubendampfer, 2 Dampfbagger, 2 Dampfkessel u. s. w.

Der Schiffsassecuranzfond betrug am 31. December 1891 55.715 fl. 59 kr. Die Dotirung desselben im Vorjahre betrug 11.584 fl. 54 kr., die eigenen Eingänge an Zinsen und verschiedenen Zuflüssen 3451 fl. 89 kr., die statutenmässigen Ausgaben 16.287 fl. 8 kr., daher der Stand des Fondes am 31. December 1892 mit 54.464 fl. 94 kr. ausgewiesen ist, welcher Betrag in 21.000 fl. Oesterr. Nordwestbahn-Prioritäten lit B, in 42.000 fl. galizischen Propinationsfond - Schuldverschreibungen und in 8100 fl. Prioritäten der Dux - Bodenbacher Bahn angelegt ist.

Der Reservefond, welcher 1891 30.702 fl. 71 kr. betrug, im Vorjahre mit 5000 fl. dotirt wurde und 1446 fl. 59 kr. an eigenen Zinsen empfing, weist laut Bilanz 37.149 fl. 30 kr. auf, welche in 36.400 fl. Erste Siebenbürger - Eisenbahn - Actien angelegt sind.

Das Generalgewinn- und Verlustconto weist einen Ueberschuss von 373.704 fl. 56 kr. auf. Der Verwaltungsrath beantragte hievon 260.945 fl. 43 kr. für Abschreibungen zu verwenden u. zw. sollen abgeschrieben werden an den Dampfschiffen 112.304 fl. 91 kr., an den Schleppkähnen 78.359 fl. 44 kr., an den Dampfkrahnen, Dampfwinden und dem Dampfbagger 3197 fl. 34 kr., an den Schuten, Jollen, Zillen und Pontons 8656 fl. 84 kr., an den Gebäuden und Grundstücken 9617 fl. 75 kr., am Bureau- und Stations - Inventar 5261 fl. 90 kr., am Schiffs-Inventar 28.265 fl. 30 kr. und an der Touagekette 15.281 fl. 95kr. Ausserdem wurde die Dotirung des Schiffs-Assecuranzfondes mit 1% vom Werthe des gesammten Schiffsparkes per 26.336 fl. 55 kr., bezw. nach Abrechnung der 1892 geleisteten Prämien für Versicherung der Schiffe gegen Feuer- und Explosionsgefahr per 10.153 fl. 65 kr., mit 16.182 fl. 90 kr., sowie die Zuwendung von 2000 fl. für den Beamten-Unterstützungsfond und von 5000 fl. für den Special-Unterstützungsfond für das gesammte Schiffspersonale als Anerkennung für das lobenswerthe Verhalten des Letzteren während der Cholera - Epidemie in Antrag gebracht. Die Summe dieser Zuwendungen per 284.128 fl. 33 kr. von dem Betriebs-Ueberschusse per 373.704 fl. 56 kr. in Abrechnung gebracht, ergibt einen Reinertrag von 89.576 fl. 23 kr., bezüglich dessen der Verwaltungsrath den Vorschlag machte, 5000 fl. dem Reservefonde zuzuwenden, 80.000 fl. als 2%ige Dividende an die Actionäre zu vertheilen und den Rest von 4576 fl. 23 kr. auf neue Rechnung vorzutragen.

Die am 8. April abgehaltene 11. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft genehmigte die sämmtlichen Anträge des Verwaltungsrathes und wählte die statutenmässig aus demselben ausscheidenden Mitglieder Dr. Victor Russ, Dr. Josef Joly, Georg Arnstädt, Otto Libbertz, Eduard Prinzing und Franz Günther neuerdings mit allen 538 anwesenden Stimmen.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften.) Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat neue vom 1. Mai 1893 giltige Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungs-Vorschriften herausgegeben, durch welche die im Jahre 1892 ausgegebenen diesbezüglichen Bestimmungen und Ausführungs - Vorschriften aufgehoben werden. Die bezüglichen Fahrschein-Verzeichnisse, sowohl für den internen Gebrauch der Bahnen, als auch zur Benützung durch das reisende Publicum, sind nebst einer Uebersichtskarte bereits erschienen. Etwaige Nachträge erscheinen am 1. October 1893 und am 1. Februar 1894.

— (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 5·83 km lange Strecke St. Margarethen—Brunshüttel der kgl. Eisenbahndirection Altona, welche am 1. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Coupons-Einlösungen.

Ab 1. Juni:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1888, für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Oesterr. Nordwestbahn. 5 pCt. Prioritäten, Emission 1874, Mk. 14.96·5

Unterkrainerbahnen. 4 pCt. Prioritäten, für je fl. 200 Capital fl. 4.— ö. W.

Ab 30. Juni:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4 pCt. Prioritäten, Mk. 30.— und Mk. 6.-.

Böhmische Nordbahn. 4 pCt. Gold-Prioritäten, Mk. 60.—, 30.— und 6.—.

Dividenden.

Budapester elektrische Stadtbahn. Vom 12. Mai ab fl. 7.— ö. W.

Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Eisenbahn. Coupon per 1. Juli 1893 der ganzen Stammactie fl. 3.80, der halben Stammactie fl. 1.90 ö. W.

Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Vom 15. Mai ab Actien-Coupon Nr. 13 (per 1. Juli 1893) fl. 13.— ö. W., Coupon Nr. 11 der (neuen) Genussscheine fl. 3. ö. W.

Kremsthalbahn. Gegen Coupon Nr. 24 per 1. Juli fl. 1.50 ö. W.

Buschtěhrader Eisenbahn. Für den Coupon der Linie A fl. 47.—, der Linie B fl. 20.50 ö. W.

Raab - Oedenburg - Ebenfurther Eisenbahn. Coupon per 1. Juli fl. 1.— ö. W.

Rückzahlungen.

Ab 1. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. Prioritäten v. J. 1874.

Ab 30. Juni:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. 4pCt. Prioritäts-Obligationen, (verlost am 15. April).

Böhmische Nordbahn. 5 pCt. Gold-Prioritäten (verlost am 10. April).

Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 6 pCt. 1871er Anleihe (verlost am 1. April).

Generalversammlungen.

25. Mai: Böhmische Commercialbahnen.
25. „ Dampftramway Kraus & Compagnie.
26. „ Oesterr. Nordwestbahn.
27. „ Eisenbahn Lemberg-Belzec-Tomaszow.
27. „ Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
28. „ Leoben-Vordernberger Bahn.
29. „ Südbahn-Gesellschaft.
30. „ Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
30. „ Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
31. „ Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
31. „ Böhmische Nordbahn.
12. Juni: Barcs-Pakraczer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXII. Stückes.) Das am 15. Mai herausgegebene LXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2183: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 10. Mai 1893, Z. 31.769, betreffend die Vormerkung des Zeitpunktes der erfolgten Einfuhr in inländischen Viehpässen für Rinder ausländischer (beziehungsweise ungarischer) Herkunft.

Nr. 2184: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 9. Mai 1893, Z. 504, enthaltend ein Verzeichniss derjenigen Sperrgebiete in Oesterr. - Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh verboten ist.

Nr. 2185: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Liegnitz vom 8. Mai 1893, Z. 301, enthaltend ein Verzeichniss derjenigen Sperrgebiete in Oesterr.-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh verboten ist.

— (Inhalt des LXIII. Stückes.) Das am 16. Mai herausgegebene LXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2186: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an die politischen Landesbehörden in Linz, Salzburg, Innsbruck, Prag, Troppau und Lemberg vom 13. Mai 1893, Z. 7601, betreffend die Nominirung jener Behörden, welche im Viehverkehre zwischen Oesterr. - Ungarn und dem Deutschen Reiche in Fällen der Zurückweisung von Viehtransporten und beim Auftreten der Rinderpest in directen Verkehr zu treten haben, sowie betreffend die Behandlung der von der Einfuhr nach dem Deutschen Reiche zurückgewiesenen Viehtransporte aus Ungarn, Croatien-Slavonien und Bosnien.

Nr. 2187: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 12. Mai 1893, Z. 6851, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Rindern, Schafen Ziegen und Schweinen aus Krain nach Kärnten.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 16. Mai d. J. dem Sectionschef im Handelsministerium, Geheimen Rathe Dr. Heinrich Ritter von Wittek das Commandeurkreuz des St. Stefan-Ordens taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Directer Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Neuer gemeinschaftlicher Personentarif.

Mit 1. Juli 1893 gelangt für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen der bestehende Tarif vom 1. August 1891 sammt Nachträgen aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 20 kr. ö. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 16. Mai 1893. [458]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Kohlenverkehr von Segen-Gottes.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Am 1. Juni 1893 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von mineralischer Kohle, Coaks und Briquettes von Segen-Gottes nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn, der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang und der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft zur Einführung.

Hiedurch tritt der bisherige Ausnahmetarif nach Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Eisenbahn Wien-Aspang und der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft vom 1. Jänner 1893 ausser Kraft.

Insoferne Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli 1893 in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Tarifes sind zum Preise von 30 kr. = 60 Heller durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zu beziehen.

Wien, am 17. Mai 1893. [459]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Rumänischer Personen- und Gepäcksverkehr über Suczawa.

Einführung des Nachtrages II.

Mit 1. Juli 1893 gelangt zum Tarife für den obgenannten Verkehr der Nachtrag II in Kraft, welcher die Erhöhung der Schnellzugs-Fahrpreise nach und von den Stationen Botosani, Dorohoi und Bucecca und die Aufnahme von Gepäckstaxen ab Suczawa nach rumänischen Stationen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen, bezw. Stationen, zum Preise von 2 kr. erhältlich.

Wien, am 10. Mai 1893. [460]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des II. Nachtrages zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1893. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der k. k. Staatsbahnlinie Schrambach—Kernhof, gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, ein Nachtrag II zur Einführung.

Dieser Tarif-Nachtrag enthält:

1. die Anleitung betreffs Frachtberechnung auf der mit 1. Juni 1893 für den allgemeinen Eilgut- und Frachtgutverkehr zur Eröffnung gelangenden Localbahnlinie Zeltweg—Fohnsdorf;
2. die Anleitung betreffs Frachtberechnung auf der neu zu eröffnenden k. k. Staatsbahnlinie Schrambach—Kernhof, sowie den Kilometerzeiger für diese Linie;
3. Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Tarif-Nachtrages sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 16. Mai 1893. [461]

Sonstige Nachrichten.

Bayerisch-Schweizerischer Verkehr; Gütertarif für Genf transit und Verrières transit vom 1. Juli 1872. (Neuauflage des Nachtrages I.) An Stelle der seitherigen Nachträge I—XI ist mit Wirksamkeit ab 1. Mai l. J. eine Neuauflage des I. Nachtrages in Kraft getreten, welche die bereits im Verfügungswege eingeführten, sowie weitere Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.

Laut Bestimmung unter Ziffer I, 1 auf Seite 2 des Nachtrages erfolgt die Annahme und Beförderung der Güter zu den Frachtsätzen des Tarifs Bayern—Genf transit und Verrières transit vom 1. Juli 1872 fortab nach Massgabe des Theiles I. Abtheilung A. der Tarife für die Deutsch-Schweizerischen Eisenbahnverbände, bezw. der hiezu erscheinenden Nachträge.

In den neuen Nachtrag I sind auch die Frachtsätze für die Stationen Amberg, Bayreuth, Cham, Deggendorf, Eger, Freising, Furth i. W., Geiselhöring, Landshut, Moosburg, Osterhofen, Passau, Plattling, Schwandorf, Straubing, Tirschenreuth, Vilshofen und Weiden aus dem I. Nachtrage zum Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Tarif vom 1. December 1873 übernommen.

Für diese Stationen gelten demnach fortan ebenfalls die reglementarischen Bestimmungen des vorbezeichneten Theiles I.

Dagegen bleibt hiefür die Waarenclassification des Böhmisch-Bayerisch-Schweizerischen Tarifes mit der Massgabe noch in Kraft, dass die darin der Classe F zugewiesenen Güter fortan zu den Frachtsätzen der Classe E und die Güter der Classe G zu den Frachtsätzen der Classe F des neuen Nachtrages I abgefertigt werden.

Die unter Ziffer XI auf Seite 14 des neuen Nachtrages enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Hohlglas ab Eger in Ladungen von 10.000 kg werden bei Vorlage der Originalfrachtbriefe im Rückvergütungswege auch für näher gelegene französische Stationen angewendet, und zwar:

a) der Frachtsatz Eger Verrieres transit von Frcs. 25.10 für 1000 kg auf Sendungen nach Nuits-sous—Ravières und nördlich oder westlich, Guillon und westlich, Palinges und südlich, Les Terraux—Versovres und westlich, Dompierre—Les Ormes und westlich, endlich Ville-franche und südlich, soweit die kürzeste schweizerische Route über Verrières führt;
b) der Frachtsatz Eger—Genf transit von Frcs. 27.50 für 1000 kg auf Sendungen nach Vertaizon, Darsac, Ruoms—Vallon, Pont—St. Esprit, Piolenc, Châteaux—Arnoux und den südlich oder westlich hievon gelegenen französischen Stationen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
									kr.	kr.	kr.			
1122	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Getreide und Hülsenfrüchte der Position G, 13; 2. Mahlproducte und Mehl " M, 4; 3. Malz aller Art " M, 7; 4. Oelkuchen u. Oelkuchenmehl " O, 8; 5. Oelsaaten " O, 9 } der Güter-Classification dee Theiles I vom 1. Jänner 1893	Krakau loco bezw. vice versa	Angern	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juni 1893 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	84·1	79	5·1	Im Kartirungswege		Die nebenbezifferten ermässigten Frachtsätze finden auch Anwendung auf leere, gebrauchte Säcke bei Aufgabe in jedem Gewichte
					Anspitz				80·9	75	5·9			
					Bedihošt				65·2	58	7·2			
					Bielitz				29·3	23	6·3			
					Bisenz-Pisek				68·6	62	6·6			
					Bistritz a. H.				59·2	52	7·2			
					Branek				55·2	48	7·2			
					Branowitz				79·1	73	6·1			
					Brodek				58·8	52	6·8			
					Brünn				74·4	68	6·4			
					Chirlitz-Turas				73·0	66	7·0			
					Chropin				59·2	52	7·2			
					Chybi				30·0	24	6·0			
					Dobran				43·0	36	7·0			
					Drösing				80·7	75	5·7			
					Dürnkrut				82·3	77	5·3			
					Ernsdorf				31·8	26	5·8			
					Eywanowitz				63·8	57	6·8			
					Feldsberg				78·6	72	6·6			
					Floridsdorf-Donanfeld				90·3	86	4·3			
					Frankstadt a. R.				49·0	42	7·0			
					Freiheitan				44·0	37	7·0			
					Friedek-Mistek				44·0	37	7·0			
					Friedland				46·0	39	7·0			
					Gänserndorf				85·8	80	5·8			
					Göding				72·6	66	6·6			
					Golleschau				35·7	29	6·7			
					Grodzietz				32·6	26	6·6			
					Grussbach-Schönau				84·1	79	5·1			
					Haugsdorf				89·8	85	4·8			
					Hlinsko u. H.				60·0	53	7·0			
					Hnojnik				41·0	34	7·0			
					Hohenan				79·6	74	5·6			
					Holleschan				61·4	54	7·4			
					Holubitz				69·2	62	7·2			
					Hotzendorf				52·4	45	7·4			
					Hradisch				66·0	59	7·0			
					Hruschau				39·5	33	6·5			
					Hullein				59·8	53	6·8			
					Jedlesee transito				90 6	86	4·6			
					Kadolz-Mailberg				88·1	83	5·1			
					Kojetein				60·2	53	7·2			
					Kostel				78·4	72	6·4			
					Krasna				54·0	47	7·0			
					Kremsier				61·4	54	7·4			
					Krzenowitz				70·0	63	7·0			
					Kunowitz-Louczka				56·6	50	6·6			
					Kwassitz-Tlumatschau				61·4	54	7·4			
					Laa				85·4	80	5·4			
					Leipnik				53·8	47	6·8			
					Lobnitz				30·9	25	5·9			
					Lodygowice				32·4	26	6·4			
					Lundenburg				76·4	70	6·4			
					Luschitz				73·5	67	6·5			
					Mähr.-Neudorf				74·2	68	6·2			
					Mähr.-Ostrau (Ostrau-Montanbahn)				40·1	33	7·1			
					Mödritz				75·7	69	6·7			
					Napagedl				63·6	57	6·6			
					Neusiedl-Dürnholz				82·5	77	5·5			
					Nezamislitz				62·4	55	7·4			
					Nikolsburg				80·5	75	5·5			
					Ober-Gerspitz				75·0	68	7·0			
					Oderberg				38·1	31	7·1			
					Olmütz				61·4	54	7·4			
					Pernhofen-Wulzeshofen				86·7	81	5·7			
					Petrowitz				34·8	28	6·8			
					Pogorsch				33·5	27	6·5			
					Pohl				49·2	42	7·2			
					Prerau				56·8	50	6·8			
					Prossnitz				65·4	58	7·4			
					Pruchna				32·0	26	6·0			
					Przikas-Osiczko				57·8	51	6·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		1. Getreide und Hülsenfrüchte der Position G, 13; 2. Mahlproducte und Mehl „ „ M, 4; 3. Malz aller Art „ „ M, 7; 4. Oelkuchen u. Oelkuchenmehl „ „ O, 8; 5. Oelsaaten „ „ O, 9 – der Güter-Classification des Theiles I vom 1. Jänner 1893	Krakau loco (bezw. vice versa)	Raigern	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juni 1893 bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	kr. 76·6	kr. 70	kr. 6·6	Im Kartirungswege		Die nebenbezifferten ermässigten Frachtsätze finden auch Anwendung auf leere, gebrauchte Säcke bei Aufgabe in jedem Gewichte
					Rausnitz-Slawikowitz				68·4	61	7·4			
					Rohatetz				71·4	64	7·4			
					Rohrbach-Seelowitz				77·7	71	6·7			
					Roppitz				39·2	32	7·2			
					Rzikowitz				58·4	51	7·4			
					Saitz				79·8	74	5·8			
					Schönbrunn				41·2	34	7·2			
					Seibersdorf				33·5	27	6·5			
					Skotschau				34·2	28	6·2			
					Sokolnitz				71·7	65	6·7			
					Stauding				44·6	38	6·6			
					Sternberg				64·2	57	7·2			
					Stiebnig				43·0	36	7·0			
					Teschen				38·4	32	6·4			
					Troppau				46·8	40	6·8			
					Vschetul				61·0	54	7·0			
					Wagram				88·1	83	5·1			
					Wall.-Meseritsch				54·2	47	7·2			
					Weisskirchen				51·2	44	7·2			
					Wernsdorf				50·6	44	6·6			
					Wischau				65·6	59	6·6			
					Wrbatek				64·0	57	7 0			
					Zaochtel				47·0	40	7·0			
					Zellerndorf				91·1	87	4·1			
1123	Böhm. Nordbahn		Webstühle	Georgswalde-Ebersbach	Zwickau i. B.	Verwendung zu einem Fabriksneubau; sonst tarifmässig	Bis auf Widerruf, längstens bis ultimo December 1893	Ausnahmetarif Nr. 21 des Localgütertarifes	38 kr.	19 kr.	19 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1894	
1124	Böhm. Nordbahn		Mauerziegeln	Bodenbach	Falkenau-Hillemühl	Verwendung zu einem Fabriks-Neubaue, sonst tarifmässig	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarif	11·3 kr.	6·7 kr.	4·6 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe bis Ende Februar 1894	
1125	Böhmischen Westbahn	Betheiligten Verwaltungen	Glastafeln, geschliffen	Staukau	Frankfurt a/M. transit	a) Aufgabe von mindest. 5000 kg pro Wagen; b) Aufgabe von mindest. 10000 kg pro Wagen; Bestimmung der Sendungen nach Belgien und Holland, sowie darüber hinaus	Vom 1. Juni 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif für den Rhein- und Main Umschlagsverkehr vom 1. October 1886	Bestanden directe Sätze bisher nicht	in Mark: ad a) 2·75, ad b) 2·15		Im Kartirungswege		
					Frankfurt a/M. Hafen					ad a) 2·75, ad b) 2·15				
					Gustavsburg transit					ad a) 2·89, ad b) 2·25				
					Mainz Hafen					ad a) 2·92, ad b) 2·27				
					Kastel Hafen					ad a) 2·92, ad b) 2·27				
					Mannheim transit					ad a) 2·94, ad b) 2·28				
					Ludwigshafen a/R. transit					ad a) 2·94, ad b) 2·28				
1126	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kohle	Holzleithen	Salzburg	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen. Die Kohle muss für Regiezwecke der königl. Bayer. Staatsbahnen bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltung adressirt sein	Vom 1. Juni 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. Mai 1894	Localtarif	Kreuzer ö. W. 11·6	10·96	0·64	Im Kartirungswege		
					Simbach				8·4	7·8	0·6			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1127	Oest. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Maner- nnd Dachziegel	Königgrätz	Prag Oe.N.W.B.	Bei Frachtzahlnng für das Ladegewicht der verwendeten Wagen n. nnter Anfrechthaltnng der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. nnd S.N.D.V.B.	24·7 kr.	21·7 kr.	3·0 kr.	Im Kartirungswege		
1128	Oesterr. Nordwestbahn		Flnss-Sand	Branzans	Iglan Oe.N.W.B.	Bei Frachtzahlnng mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und nnter Anfrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmnngen Anf- nnd Abladen dnrch die Partei	Bis anf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	9 kr.	4·2 kr.	4·8 kr.	Im Kartirnngswege		Anf den Frachtbriefen mnss das Bürgermeisteramt in Iglan als Absender nnd alleiniger Empfänger erscheinen
1129	Oesterreichischen Nordwestbahn	Südnorddentschen Verbindnngsbahn	Kohle, Coaks nnd Kohlenbriqnettes	Sämmtlichen in den citirten Kohlentarifen enthaltenen Versandtstellen	Časlan transito für die Stationen Žleb nnd Wrdy-Bučic der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft	Anfrechthaltnng der Bedingnngen der citirten directen Kohlentarife	Vom 1. Jnni 1893 bis anf Widerrnf, längstens bis Ende December 1893	Brannkohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. April 1890, Niederschlesischer Kohlentarif nach der Oe.N.W.B. etc. vom 1. Jnni 1889 nnd Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc., Tarif vom 1. Jänner 1892	Verschieden		3·5 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütnngswege	Bahnämtlich beglaubigte Dnplicat-Frachtbriefe mit der reclamirenden Firma als Versender, consignirt spätestens vorzulegen bis Ende Februar 1894	Falls sich die in Betracht kommenden officiellen Frachtsätze der citirten Tarife innerhalb der Giltigkeitsdaner ermässigen, verringert sich der zugestandene Nachlass im gleichen Ausmasse eventnell bis zum gänzlichen Erlöschen
1130	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltnngen	Verschiedene Artikel	Verschiedenen Stationen	Aussig-Landnngsplatz. Schönpriesen-Umschlag, Laube, Tetschen/Bodenbach - Landnngsplatz nnd Dresden-Elbkai, sowie in umgekehrter Richtung	Bei Erfüllnng der für die „Ausnahmetarife im Rückvergütnngswege" angeführten Bedingungen	Ab 1. Jnni 1893 bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich, giltig vom 1. Jnni 1893				Im Rückvergütnngswege	Gegen Vorlage der in diesem Tarife in dem Abschnitte „Ausnahmetarife, welche im Rückvergütnngswege Anwendnng finden" bezeichneten Docnmente	Die vollständigen, auf dieses Zugeständniss bezughabenden Tariftabellen sind in dem mit 1. Juni 1893 znr Einführnng kommenden Tarife enthalten
1131	Oest. Nordwestbahn u. Südnorddeutschen Verbindungsbahn		Für Banmaterialien und Fabrikseinrichtungs-Gegenstände, welche für den Bau einer mechanischen Weberei in Geiersberg, resp. zur Einrichtung derselben bestimmt sind, nnd zwar: a) für Ziegel von Adlerkosteletz, B.-Skalitz, Königgrätz, Pottenstein, Tynischt und Wildenschwert, b) für Kalk von Vysočan nnd Mittelwalde, c) für Cement von Prag Oe.N.W.B., Mittelwalde und Vysočan, d) für Steine und Schotter von Friedrichswald, Littitz und Wildenschwert, e) für Holz von Adlerkosteletz, Gabel, Pottenstein, Senftenberg, Tynischt und Wildenschwert, f) für Eisenwaaren, nnd zwar: Säulen, Traversen, Transmissionen etc. von Arnau, Königgrätz, Lieben Oe.N.W.B., Prag Oe.N.W.B., Reichenberg, Tannwald, Všetat-Přivor, Vysočan, Wichstadtl-Lichtenan nnd Wildenschwert sämmtlich nach Geiersberg, gelangt mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893, die im Ausnahmetarife 22 des Localtarifes der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vorgesehene Frachtermässigung zur Anwendung.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1132	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Peček	Schönpriesen loco	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	61·4	55	6·4	Im Kartirungswege		
				Pořičan					58·9	55	3·9			
				Böhm.-Brod					56·9	55	1·9			
				Kauřim					73·4	67	6·4			
				Plaňan					69·4	63	6·4			
				Zásmuk					75·4	69	6·4			
				Svojšic					72·9	66·5	6·4			
				Gross-Bečvar					77·4	71	6·4			
1133	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classe II	Schönpriesen loco	Anwal	Frachtzahlung mindestens für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	58·3	55	3·3	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Abender lautenden bahnämtlich bestätigten Dupl.-Frachtbriefe od. Orig.-Aufgabs-Recepisse bis längstens Ende März 1894	
					Böhm.-Brod				62·6	55	7·6			
					Pořičan				65·1	55	10·1			
					Peček				68·2	55	13·2			
1134	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker aller Art	Schönpriesen loco oder vice versa	Schönpriesen-Umschlag	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen für den Elbeumschlagsverkehr	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Elbe-Umschlagstarif	11 Pfennige	9 Pfennige	2 Pfennige	Im Kartirungswege		
1135	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Abfallschwefelsäure in Kesselwagen	Pozsony	Roztok	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg per Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der für den Transport in Kesselwagen giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht keiner	92·4 kr.		Im Kartirungswege		
1136	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen	Kohle und Coaks	Ostrauer Revier: M.-Ostrau, Hruschau, Oderberg transit, Doubran, Karwin	Diószegh	Bei Verfrachtung eines Minimalquantums von 10000 Tonnen innerhalb Jahresfrist. Die Sendungen müssen für die Diószegher Zuckerfabrik bestimmt sein. Im Uebrigen sind die für Kohlensendungen bestehenden tarifarischen Bestimmungen massgebend	Vom dritten Tage nach Erscheinen dieser Verlautbarung auf ein Jahr	Die gegenwärtig für den Oesterr.-Ungar. und Oberschlesisch-Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr bestehenden Ausnahmetarife I und die dazu gehörigen Nachträge	Verschieden		3 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Aufgeber und die Zuckerfabrik als Empfänger lautende und bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende Juli 1894 vorzulegen sind	Für den Fall, als die in den bezeichneten Tarifen enthaltenen Frachtsätze eine Reduction erfahren sollten, wird der per 100 kg gewährte Nachlass von 3 kr. im gleichen Verhältnisse herabgemindert eventuell gegenstandslos

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1137	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.k.St.B. und Oe.N.W.B.	Feuerfeste Ziegel	Segen-Gottes (via Okřisko-Iglau)	Salzburg Wörgl Söll-Lenkenthal	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif	Bestehen keine	Krenzer 75·4 94·4 94·4		Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien zu besorgen
1138	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	K.k.St.B.	Mauer- und Dachziegel	Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik) (via Kl.-Schwechat—Götzendorf)	Hainburg					21 kr.				
1139	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	· Betheiligten Verwaltungen	Scheitholz bis zu 2·5 m Länge	Schönlinde Schönfeld oder vice versa	P i r n a	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juni 1893 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Sächs.-Oesterr. Verband-Verkehr, Theil II, Heft I	Bestehen keine	Pfge. 39 39		Im Kartirungswege		
1140	Südbahn-Gesellschaft		Leder	Monfalcone Sagrado	Wien (Matzleinsdorf)	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller 391 396	Heller 370 370	Heller 21 26	Im Kartirungswege		
				Monfalcone Sagrado	Budapest (S.B.) loco und transit				415 420	374 374	41 46			
									bezw. incl ung. Stener					
1141	Südbahn-Gesellschaft		Granitsteine	Grasstein	Innsbruck	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	47 Heller	40 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
1142	Mühlkreisbahn		Scheitholz bis 2·5 m Länge (Brennholz, weich, hart)	A i g e n	N e u f e l d e n	Bei Aufgabe in ganzen Waggonladungen (10 t) ohne Werth- und Lieferzeit-Declaration und Besorgung des Auf- und Abladens durch die Partei	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	19·75 kr.	14 kr.	5·75 kr.	Kartirung		Die Abtransportirung findet nur nach Massgabe der verfügbaren Fahrbetriebsmittel nach Dirigirung der Bahnanstalt statt

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1143	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Porphyrpflastersteine	Krzeszowice	Wien Nordbahnhof	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 1000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Anf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane**	Bis 30. September 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	46 kr.	36 kr.	10 kr.	Im Rückvergütungswege	**Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses**	
1144	**Böhmischen Nordbahn**		Dach- und Kaminziegel	Warnsdorf	Falkenau-Hillemühl	Verwendung zu einem Fabriks-Neubaue, sonst tarifmässig	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarif	10·8 kr.	6·7 kr.	4·1 kr.	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbrief bis längstens Ende Februar 1894	
			Mauerkalk	Prag					27·5 kr.	13·8 kr.	13·7 kr.			
1145	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Paraffin, sowie Paraffinschuppen und Erdwachs	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Schreckenstein	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jannar 1893	Pfennige 19	13*)	6	Im Kartirungswege		*) In diesem Frachtsatze ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt fünf Pfge. pro 100 kg bei Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landpltz.
				Dresden-Elbkai					66	60	6			

Berichtigung. Südbahn-Gesellschaft. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 53 vom 9. Mai l. J., sub Post 1052, veröffentlichte Begünstigung ist dahin richtig zu stellen, dass die Abgabsstation n i c h t Neumarkt-Tramin, sondern Auer lauten soll.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Wien.

Lieferungs-Ausschreibung.

Der Jahresbedarf an imprägnirten Waggon-Decktüchern wird im Offertwege vergeben.

Nähere Angaben über Gattung und Dimensionen der benöthigten Decktücher sind aus dem Offertformulare zu entnehmen, welches ebenso wie die allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse bei der unterfertigten k. k. Eisenbahn - Betriebs-Direction (Fachabtheilung für den Verkehrs- und Stationsdienst) täglich zwischen 9 und 12 U. Vorm. eingesehen, behoben oder bezogen werden können. — Die Offerten sind sammt den etwaigen Beilagen mit einem 50 Kreuzer-Stempel per Bogen versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert für Lieferung von Waggon-Decktücher" bei dem Expedite der unterfertigten k. k. Betriebs-Direction (Kaiser Franz Josef-Bahn) **bis längstens 5. Juni l. J., 12 Uhr Mittags**, einzubringen.

Dem Offerte sind Qualitätsmuster des Rohstoffes und der imprägnirten Leinwand separat verpackt beizugeben, wobei bemerkt wird, dass ein den Bestimmungen des § 4 der speciellen Bedingnisse für Lieferung von Deckplachen nicht entsprechendes Materiale von vornherein von der Annahme ausgeschlossen ist. Die Preise sind franco einer Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen incl. aller Spesen zu notiren.

Jedes Offert muss die ausdrückliche Erklärung enthalten, dass dem Offerenten die „allgemeinen Bedingnisse für Lieferung von Materialien und Ausrüstungsgegenständen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen", sowie die speciellen Bedingnisse für Lieferung von Deckplachen vollkommen bekannt sind und dass er sich denselben unterwirft.

Die Lieferung wird in einem möglichst kurzen Termine zu bewerkstelligen sein, welcher im Offerte anzugeben ist.

Jeder Offerent hat das Recht, der am 5. Juni l. J. um 12 Uhr Nachm. stattfindenden commissionellen Offert-Eröffnung persönlich beizuwohnen.

Der gefertigten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction steht es frei, die Offerten rücksichtlich der ganzen offerirten Anzahl oder nur eines Theiles derselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Offerte, welche nach dem obigen Termine eingebracht werden oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, am 18. Mai 1893.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 59. Wien, 25. Mai 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 10. Mai 1893*), betreffend den amtlichen Aufdruck des Stempelzeichens zu 5 kr. und zu 1 kr. auf Eisenbahn-Frachtbriefen.

Mit Bezug auf die Verordnung vom 11. December 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 213), betreffend die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen und die Verordnung des Finanzministeriums vom 14. Februar 1893 (R.-G.-Bl. Nr. 24) wird bekanntgegeben, dass der Aufdruck des Stempelzeichens zu 5 kr. und zu 1 kr. auf den von Privatdruckereien hergestellten Eisenbahn-Frachtbriefen vom 1. Juni 1893 an auch beim k. k. Tabak- und Stempel-Verschleissmagazine in Prag eingeführt wird.

Steinbach m. p.

Verordnung des Finanzministeriums vom 18. Mai 1893, womit für den Monat Juni 1893 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juni 1893 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 22 Percent in Silber zu entrichten ist.

Steinbach m. p.

*) Enthalten in dem am 16. Mai 1893 ausgegebenen XXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 81.

Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1891.

Der unter diesem Titel als 3. Heft des XLVIII. Bandes der Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr vor Kurzem im Verlage der k. k. Hof- und Staatsdruckerei erschienenen Publication des statistischen Departements im k. k. Handelsministerium entnehmen wir bezüglich der beiden Reichshälften der Monarchie gemeinsamen und der österreichischen Eisenbahnen, auf welche sich die Mittheilungen derselben beziehen, nachfolgende wesentliche Angaben.

In Folge der mit 1. Jänner 1891 vollzogenen Einlösung und Betriebsübernahme der auf dem ungarischen Staatsgebiete gelegenen Theilstrecken der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft durch den ungarischen Staat hat sich die Gesammtlänge der zu Ende des Jahres 1890 im Betriebe gestandenen gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen von 17.769·394 km auf 16.282·729 km zu Anfang des Jahres 1891 vermindert. Davon kamen auf die gemeinsamen Eisenbahnen 2658·754 km und auf die österreichischen Eisenbahnen 13.623·975 km; die Länge der ersteren wieder vertheilte sich mit 1594·658 km auf das österreichische und mit 1064·096 km auf das ungarische Staatsgebiet und jene der letzteren mit 4996·077 km auf die k. k. Staatsbahnen und mit 8627·898 km auf die Privatbahnen.

Im Laufe des Jahres 1891 erfuhr das vorstehend

bezeichnete Bahnnetz durch die Inbetriebsetzung neuer Linien einen Längenzuwachs von 315·411 km und erlangte dadurch, sowie in Folge Längenveränderungen bei bestehenden Bahnen zu Ende des genannten Jahres eine Ausdehnung von 16.596·858 km, wovon auf die gemeinsamen Eisenbahnen 2658·754 km und auf die österreichischen Eisenbahnen 13.938·104 km, ferner von der Länge der ersteren auf das österreichische Staatsgebiet 1594·658 km und auf das ungarische Staatsgebiet 1064·096 Kilometer und von jener der letzteren auf die k. k. Staatsbahnen 4996·131 km und auf die Privatbahnen 8941·973 km entfielen. Von der Länge der k. k. Staatsbahnen waren 14·094 km im fremden Staatsbetrieb, während von der Länge der Privatbahnen 227·842 km auf Rechnung des Staates, 1544·172 km auf Rechnung der Eigenthümer, im Ganzen somit 1772·014 km vom Staate und 7169·959 km von Privaten verwaltet und betrieben wurden. Mit Schluss des Jahres 1891 befanden sich demnach im Ganzen 6754·051 km für den öffentlichen Verkehr bestimmte Eisenbahnen im inländischen Staatsbetriebe, welche das der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen unterstellte Bahnnetz repräsentiren.

Gegenüber der Baulänge von 16.596·858 km betrug die den Leistungen der Fahrbetriebsmittel factisch zu Grunde liegende Betriebslänge derselben 16.737.279 Kilometer zu Ende des Gegenstandsjahres und unter Berücksichtigung der Eröffnungsdaten der während des Jahres 1891 hinzugewachsenen neuen Bahnlinien 16.534.526 Kilometer im Jahresdurchschnitte. Hievon kommen bezüglich der im Folgenden erwähnten Angaben aus den Hauptergebnissen der österreichischen Eisenbahnstatistik als Betriebslänge mit Jahresschluss und im Jahresdurchschnitte für die gemeinsamen Eisenbahnen 2637·100 km, für die österreichischen Eisenbahnen 14.029·723, bezw. 13.871·298 km, und zwar für die in Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen befindlichen Bahnen 7135·891, bezw. 7052·083 km und für die Privatbahnen in eigener Verwaltung 14.029·723, beziehungsweise 13.871·298 km in Betracht.

Zweite Geleise wurden während des Jahres 1891 zusammen 305·995 km dem öffentlichen Verkehre übergeben. In Abfall dagegen kamen 0·251 km zweite Geleise, abzüglich welcher die Gesammtlänge der im Jahre 1891 hinzugewachsenen zweiten Geleise 305·744 km betrug. Von der Gesammtlänge der gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen waren sodann 2478·158 km oder 14·93 pCt. doppelgeleisig ausgeführt. Bei den gemeinsamen Eisenbahnen erstreckten sich die zweifachen Geleise über 713·313 km oder 26·82 pCt. und bei den österreichischen Eisenbahnen über 1764·845 km oder 12·66 pCt. ihrer Gesammtlänge. Von den in Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen befindlichen Bahnen besassen 508·264 km oder 7·57 pCt. und von jenen der Privatbahnen 1244·636 km oder 17·35 pCt. Doppelgeleise.

Einschliesslich der im Besitze und Betriebe ausländischer Verwaltungen stehenden Eisenbahnlinien auf dem österreichischen Staatsgebiete (99·431 km) und abzüglich der auf dem ungarischen Staatsgebiete und im Auslande gelegenen Theilstrecken der gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen (1074·804 km) betrug die Gesammtlänge aller für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen innerhalb der Grenzen des österreichischen Staatsgebietes 15.621·485 km. Das Verhältniss derselben zum Flächeninhalte und der Bevölkerung ist aus der folgenden Zusammenstellung zu ersehen:

	Baulänge km	1 km kommt auf km²	1 km kommt auf Bewohner	In Percent der Gesammtlänge
Oesterreich u. E.	1.647·427	12·03	1615	10·55
Oesterreich o. E.	824·470	14·53	953	5·28
Salzburg	247·380	28·91	701	1·58
Steiermark	1.184·013	18·94	1083	7·58
Kärnten	416·916	24·77	865	2·67
Krain	289·918	34·34	1721	1·86
Küstenland (österr. Illyr.)	299·211	26·62	2324	1·91
Tirol und Vorarlberg	787·241	37·20	1179	5·04
Böhmen	4.657·205	11·15	1254	29·81
Mähren	1.685·247	13·19	1351	10·79
Schlesien	427·375	12·04	1417	2·73
Galizien	2.704·379	29·02	2443	17·31
Bukowina	324·721	32·18	1991	2·08
Dalmatien	125·982	101·87	4186	0·81
zusammen	15.621·485	19·25	1529	100·00

Die Gesammtlänge der auf dem österreichischen Staatsgebiete im Betriebe gestandenen Eisenbahnen vertheilte sich unter 75 verschiedene Besitzer, nämlich 5 Staatsverwaltungen (die k. k. österreichische, die königl. bayerische, die königl. preussische, die königl. sächsische und die bosnisch-herzegowinische Landesverwaltung), 2 gemeinsame und 68 österreichische Privatgesellschaften. Mit dem Auslande standen die Eisenbahnen auf dem österreichischen Staatsgebiete an 46 und mit Ungarn an 19 Punkten in Verbindung.

Mit den öffentlichen Eisenbahnen befanden sich im Jahre 1891 auf dem österreichischen Staatsgebiete noch 1180 Schleppbahnen (Eisenbahnen für Privatzwecke) mit zusammen 979·151 km Länge in Verbindung. Von denselben waren 1111 mit 910·489 km Länge normalspurig und 69 mit 68·662 km Länge schmalspurig, und es wurden 859 mit 767·191 km Länge mit Dampf und 321 mit 211·960 km Länge animalisch betrieben.

Das verwendete Anlagecapital betrug am Schlusse des Jahres 1891 für die gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen zusammengenommen 2788·3 Millionen Gulden (darunter 535·2 Millionen Cursverlust) und pro Kilometer Baulänge genau fl. 170.719. Vom Gesammtbetrage des verwendeten Anlagecapitals entfielen:

	für km Baulänge	im Ganzen fl.	pro km Baulänge fl.
Gemeinsame Eisenbahnen	2.708	910,812.491	336.342
Oesterreichische Eisenbahnen	13.617	1.877,489.413	137.800
u. zw. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen	6.618	904,856.997	136.564
Staatsbahnen im fremd. Staatsbetriebe	14	3,090.861	219.303
Privatbahnen	6.985	969,541.555	138.808
zusammen	16.325	2.788,301.904	170.719

Zum Gesammtbetrage des bis Ende 1891 verwendeten Anlagecapitals sind noch die Auslagen für die im Bau befindlichen Linien, sowie für die auf Rechnung der ersten Herstellung, welche das emittirte Anlagecapital überschreiten, ferner diejenigen Auslagen hinzuzurechnen, welche zwar nicht für den Bau von Eisenbahnen, aber auf solche Anlagen verwendet worden sind, welche mit dem Eisenbahnbetriebe in Beziehung stehen. Dieselben betrugen fl. 39,322.990, um welchen Betrag sich die Summe des für die gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen bis Ende 1891 aufgewendeten Anlagecapitals auf fl. 2.827,624.894 erhöhte.

Das emittirte (eingezahlte) Anlagecapital belief sich für die gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen zu Ende des Jahres 1891 auf im Ganzen fl. 3,133,837.412, darunter fl. 878,365.385 oder 28·03 pCt. in Actien (einschliesslich fl. 167,563.296 Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen, welche an Stelle der ursprünglich emittirten Actien der Kaiserin Elisabeth-Bahn, der Kaiser Franz Josef-Bahn, der Kronprinz Rudolf-Bahn und theilweise auch der Actien der Vorarlberger Eisenbahn getreten sind), fl. 2.215,568.323 oder 70·69 pCt. in Prioritäts-Obligationen und fl. 39,903.704 oder 1·28 pCt. in sonstigen Anlehen. Noch zu emittiren verblieben mit Jahresschluss fl. 9,846.500 Actien und fl. 51,495.450 Prioritäts-Obligationen, während zu demselben Zeitpunkte von den Actien fl. 10,029.235, von den Prioritäts-Obligationen fl. 137,999.501 und von den sonstigen Anlehen fl. 3,761.891 amortisirt waren.

An Fahrbetriebsmitteln besassen die in Rede stehenden Eisenbahnen zu Ende des Jahres 1891 zusammen 3996 Locomotiven (darunter 641 Tenderlocomotiven), 3322 Separat-Tender, 8039 Personenwagen mit 17.214 Achsen (1·04 pro Kilometer Betriebslänge) und 306.980 Sitz- und Stehplätzen (17·83 pro Achse), 91.410 Lastwagen mit 183.699 Achsen (11·07 pro Kilometer Betriebslänge) und 970.228 Tonnen Tragfähigkeit (5·28 t pro Achse) und 470 Postwagen (ausschliesslich der vom Aerar beigestellten). Davon entfielen:

	Locomotiven	Tender	Personenwagen	Lastwagen	Postwagen
Gemeinsame Eisenbahnen	751	703	1593	14.011	49
Oesterr. Eisenbahnen . .	3245	2619	6716	77.399	421
u. zw. Bahnen in Verwaltung der k.k. General-Direction	1382	1176	3215	26.206	206
Privatbahnen	1863	1443	3501	51.193	215
zusammen .	3996	3322	8309	91.410	470

Der vorstehend mit 1·04, bezw. 11·07 ausgewiesene durchschnittliche Bestand an Personen- und Lastwagenachsen wird hinsichtlich der ersteren von 13 und bezüglich der letzteren von 7 Bahnen übertroffen. Den relativ grössten Bestand an Personenwagenachsen besitzt die Kahlenberg-Eisenbahn, nämlich 6·78 pro Kilometer Betriebslänge; dieser zunächst kommen die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 2·69, die Gaisbergbahn mit 2·67, die Achenseebahn mit 2·22, die Localbahn Reichenberg-Gablonz mit 2·13 und die Südbahn mit 1·49 Achsen. Die relativ meisten Lastwagenachsen hat die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, nämlich 114·38 pro Kilometer Betriebslänge; an diese reihen sich die Buschtěhrader Eisenbahn mit 24·79, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 22·18, die Graz-Köflacher Eisenbahn mit 20·96, die Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 14·58, die Böhmische Westbahn mit 14·11 und die Oesterr. Nordwestbahn mit 11·18 Achsen.

(Schluss folgt.)

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Szeparowce nach Delatyn. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 12. Mai die Statthalterei in Lemberg angewiesen, rücksichtlich des von dem Consortium Jakob Baron Romaszkan, Sobieslaus Graf Mieroszowski, Stefan R. v. Zakrzewski und Dr. Stefan R. v. Grudzinski vorgelegten generellen Projectes für die Localbahn von Szeparowce nach Delatyn im Sinne der bestehenden Normen die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung gutächtlich Bericht zu erstatten. Hinsichtlich der Trassenführung dieser Linie wurde den Concessionswerbern nahegelegt, dass sich das Project in der Endstrecke zwischen km 23 und 29·7 bei Delatyn mit Rücksicht auf die bedeutenden Kosten der zweimaligen Uebersetzung des Pruthflusses mit Brücken von 80, bezw. 200 m Spannweite, sowie im Hinblicke auf den im scharfen Bogen von 130 m Radius in Aussicht genommenen Anschluss an die Linie Stanislau—Woronienka als sehr ungünstig darstellt, weshalb es sich empfiehlt, eine Trassenvariante am linken Pruthufer über Delatyn näher in Betracht zu ziehen und die Resultate der hierüber zu pflegenden technischen Erhebungen bei der Trassenrevision beizubringen. [H.-M.-Z. 21.454.]

Projectirte Tramwaylinie von der Tlumatscher Zuckerfabrik in das Gebiet der Gemeinde Gruszka. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die politische Begehung und Enteignungsverhandlung in Betreff des Projectes einer Tramwaylinie von der Tlumatscher Zuckerfabrik in das Gebiet der Gemeinde Gruszka für den 30. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 9547.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Tieferlegung des Weges unter der Durchfahrt in km 324·295.) Behufs Erzielung einer Lichthöhe von 3·20 m wird der Weg unter der Durchfahrt in km 324·295 zwischen den Stationen Chybi und Dzieditz tiefergelegt. [3. Mai, Z. 19.898.]

Oesterr. - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft. (Linie Wien — Bodenbach: Brückenwaage sammt Waaghütte auf dem Frachtenbahnhofe in Wien.) Auf dem Frachtenbahnhofe in Wien wird für Zwecke der Firma Brüder Taussky nächst dem Lagerhause Nr. 2 eine Brückenwaage sammt Waaghütte hergestellt. [3. Mai, Z. 23.072.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Salzkammergut-Localbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 25. April fand die technisch-polizeiliche Prüfung von drei in der Locomotivfabrik Krauss & Cie. in Linz im Jahre 1893 gebauten schmalspurigen Tender-Locomotiven statt, welche für den öffentlichen Zugförderungsdienst auf der Salzkammergut-Localbahn bestimmt sind. Diese Maschinen sind mit den Inventarsnummern 7, bezw. 8 und 9 und mit den Fabriksnummern 2751, 2752 und 2821 bezeichnet. Die Maschinen haben die vorgeschriebene Kesselprobe anstandslos bestanden und sind nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 29. Juli 1891, Z. 28.729, genehmigten Typenplänen gleichartig erbaut. Jede der Maschinen hat vier Achsen, von welchen drei (die Kuppelachsen) vor der Feuerbüchse und die vierte (Laufachse) hinter derselben gelagert ist. Die zweite Achse ist die Triebachse. Die Laufachse befindet sich in einem Drehgestelle, welches in Combination mit der dritten Kuppelachse steht, die beiderseits um 25 mm verschiebbar ist. Das Kesselgewicht ist durch sieben Blattfedern, wovon sechs Längs- und die über der Laufachse liegende eine Querfeder ist, auf die Achsen übertragen. Die Steuerung ist nach dem System Heusinger v. Waldeg gebaut und liegt ebenso wie die horizontalen Dampfcylinder ausserhalb der Räder. Die Wandungen des unterhalb des Langkessels situirten Wasserkastens bilden zugleich den Rahmen bei diesen Locomotiven, ferner ist an beiden Langseiten der Maschine gleichfalls je ein Wasserkasten angebracht. Die Kesselarmaturen sind vollständig. Die Maschinen besitzen ausserdem noch zwei Injecteure, einen cylindrischen Rauchfang mit Funkensieb im Rauchkasten und eine Hebel- und Vacuumbremse, mit welcher das erste und zweite Räderpaar gebremst werden kann. Vorne und rückwärts sind schaufelförmige Bahnräumer und je ein Puffer angebracht. Die Gesammtlänge der Maschinen beträgt 7·610 m, die Höhe der Locomotiven über dem Schienenniveau 3·470 m und die Breite der Maschinen in der Höhe von 0·890 m beträgt 2·200 m, die Spurweite 0·76 m und das Totalgewicht jeder dieser Maschinen im ausgerüsteten Zustande 22·6 t. Bei den auf den Theilstrecken Thalgau—Eugendorf, Thalgau—St. Lorenz und Salzburg—Eugendorf mit diesen drei Maschinen unternommenen Probefahrten wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 35, bezw. 39 und 32 km und eine maximale Geschwindigkeit von 48, bezw. 45 km per Stunde erzielt. Da alle drei Locomotiven selbst bei

der erreichten höchsten Geschwindigkeit stets sicher und vollkommen ruhig gingen, obwaltete aus Sicherheitsrücksichten keinerlei Anstand, dieselben dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. [Z. 24.490.]

Einsendung der Erhebungsberichte über mittelst Expressbriefen angezeigte Ereignisse an die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen und diesbezügliche Eintragungen in die Unfallstatistik. Eine Bahnverwaltung hat in jüngster Zeit an die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen das Ansuchen gerichtet, die Einsendung von Erhebungsberichten über jene ausserordentlichen Ereignisse, welche mittelst Expressbriefen zur Anzeige gelangen, aufzulassen. Diese Eingabe wurde von der genannten Behörde dahin beantwortet, dass in jenen Fällen, in welchen in dem Erhebungsberichte nicht weitere wesentliche Angaben über das eingetretene Ereigniss gemacht werden können, als schon im Expressbriefe angeführt wurden, der Erhebungsbericht entfallen kann. Weiters erbat sich diese Bahnverwaltung Weisung, ob sie bei Nichtvorlage eines Erhebungsberichtes nach erfolgter Expressbrief-Anzeige auch von der Aufnahme des betreffenden Vorfalles in die Unfallstatistik enthoben sei. Auf diese Anfrage hat die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen der Bahnverwaltung eröffnet, dass alle mittelst Expressbriefen zur Anzeige gelangenden Ereignisse im Eisenbahndienste, welche auf Grund der Normen für die Verfassung der Unfall-Statistik des Verkehrs-Comités für die österreichischen Eisenbahnen als zu registrirende Unfälle zu betrachten sind, in die betreffenden Tabellen dieser Statistik aufzunehmen sein werden, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob über derartige mit Expressbriefen angezeigte Vorfälle nachträglich Erhebungsberichte vorgelegt worden sind oder nicht. [G.-I.-Z. 5135 und 7101.]

Zusammenstellung

der im Monate April 1893 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge				Verspätungen in den Endstationen					Diese Verspätungen wurden veranlasst durch									Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1043	15.126	3.785	19.954	29	91	9	129	0·6	100	9	91	.	.	.	.	5	.	8
Nordöstliche Linien	180	3.273	3.300	6.753	2	13	17	32	0·4	9	.	43	3	.	.	.	1	.	1
Dalmatiner Staatsbahn	5	264	.	269	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	60	570	.	630	2	6	.	8	1·2	7	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	18	226	495	739	1	2	.	3	0·4	3	.	2	.	.	.	.	.	.	3
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	.	960	810	1.770	.	8	2	10	0·5	8	.	16	.	1	.	.	.	.	1
Böhmische Westbahn	60	304	120	484	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	76	240	1.531	1.847	4	5	1	10	0·5	7	2	7	.	.	.	.	.	.	1
Eisenbahn Wien-Aspang	.	304	672	976	.	2	.	2	0·2	1	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	210	120	330	.	1	.	1	0·3	.	1	.	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	461	3.918	3.001	7.380	18	34	5	57	0·7	51	3	17	6	.	.	.	1	.	16
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	180	240	420	.	4	.	4	0·9	2	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	180	60	240	.	3	.	3	1·2	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	450	60	510	.	4	.	4	0·7	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Oesterr. Nordwestbahn	300	3.692	1.510	5.502	12	11	2	25	0·4	20	.	17	.	.	.	.	1	.	11
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	521	2.364	780	3.665	28	21	.	49	1·3	57	.	30	.	.	.	.	1	.	.
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	242	39	281	.	1	.	1	0·3	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Südbahn-Gesellschaft	753	4.440	911	6.104	42	52	5	99	1·6	90	8	63	3	.	.	.	2	.	9
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	.	1.062	240	1.302	.	3	.	3	0·2	3	.	.	.	.	.	.	.	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	120	270	390	.	6	.	6	1·5	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	25	1.020	.	1.045	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	3502	39.145	17.944	60.591	138	267	41	446	.	359	23	306	12	1	.	.	11	.	51

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Böhmische Westbahn . . . . 0·0 „
3. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
4. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 0·2 „
5. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . 0·2 „
6. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 0·3 „
7. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 0·3 „
8. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 0·4 „
9. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 0·4 „
10. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 0·4 „
11. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 0·5 „
12. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 0·5 pCt.
13. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 0·6 „
14. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 0·7 „
15. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 0·7 „
16. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·9 „
17. Istrianer Staatsbahn . . . . 1·2 „
18. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 1·2 „
19. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 1·3 „
20. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 1·5 „
21. Südbahn-Gesellschaft . . . . 1·6 „

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Haltestellen im Monate April.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monats April folgende Haltestellen eröffnet: a) in Preussen: Am 1. April die Haltestelle Neuenheerse zwischen den Stationen Willebadessen und Buke im Bezirke der kgl. Eisenbahndirection zu Hannover für den Güterverkehr. b) in Sachsen: Am 20. April der Haltepunkt Oberholz an der Linie Leipzig—Lausigk—Geithain der kgl. sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäckverkehr.

Schweiz. (Frachtermässigung für Schnittholztransporte von Salzburg über Buchs und Romanshorn nach Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.) Für Schnittholztransporte in Wagenladungen von 10.000 kg ab Salzburg nach Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, welche über Buchs oder Romanshorn geleitet werden, werden die über die süddeutsche Route erreichbaren Gesammtfrachten im Rückvergütungswege so lange eingehalten, als den schweizerischen Strecken noch die nachstehenden Mindestbeträge verbleiben:

	Frcs. pro 1000 kg
Romanshorn—Verrières transit	8·64
„ —Genf „	11·04
Buchs—Verrières „	10·64
„ —Genf „	13·04

— (Umrechnung der österr. Gulden in Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der österr. Gulden- zur Frankenwährung für die österr.-schweizerischen Grenzstationen ist ab 26. April bis auf Weiteres mit 1 fl. = 2·0616 Frcs. festgesetzt worden.

— (Frachtermässigung für Möbeltheile-Transporte ab Fiume nach Lyon.) Zufolge Bekanntmachung der Direction der Vereinigten Schweizerbahnen vom 6. Mai wird für Möbeltheile in Wagenladungen von 5000 kg ab Fiume nach Lyon rücksichtlich der Strecke Buchs transit—Genf transit der ermässigte Frachtsatz von 170 Cts. per 100 kg auf dem Rückvergütungswege gewährt.

— (Nachtrag II zum Personen- etc. Tarife für den Bodensee.) Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Station Hard tritt zum Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf dem Bodensee (Obersee und Ueberlingersee) vom 1. August 1890 der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Taxen für den Verkehr mit der Station Hard.

Schiffahrt.

„Oesterr.-ungar. Veritas." (Bericht für das Jahr 1892.) Bei der am 13. März 1893 abgehaltenen Sitzung der Triester Handels- und Gewerbe-Kammer kam anlässlich der Ernennung der Commission des österr.-ungar. Veritas der Bericht über die Thätigkeit dieser Institution im Jahre 1892, dem vierunddreissigsten ihres Bestandes, zur Verlesung. Darnach wurden im verflossenen Jahre in Triest 82 Schiffe mit 19.497 Tonnen Gehalt, bei den Agentien 475 Schiffe mit 125.360 T.-G., zusammen 557 Schiffe mit 144.857 t classificirt, was im Vergleiche mit dem Jahre 1891 eine Zunahme von 15 Schiffen und 19.761 t ergibt. Ueberdies wurden 281 andere, beim Veritas bereits registrirte Schiffe behufs Feststellung ihres Zustandes im Sinne des Reglements einer neuerlichen Besichtigung unterzogen. Die genannten 557 Schiffe zerfallen nach der Gattung in: 26 Dampfschiffe, 3 Vollschiffe, 120 Barkschiffe, 31 Briggs, 47 Brigantinen, 39 Schonerbriggs, 57 Schoner, 81 Goeletten, 18 Lugger, 9 Tartanen, 5 Bombarden, 2 Kutter, 1 Yacht, 3 Tricandinen, 4 Martinganen, 3 Brazzeren und 108 Trabakeln und Pieleghi; nach der Flagge in: 112 österr.-ungarische, 232 italienische, 144 griechische, 37 türkische, 10 russische, 7 französische, 3 portugiesische, 3 montenegrinische, 2 samiotische, 2 argentinische, 1 englisches, 1 spanisches, 1 holländisches, 1 norwegisches und 1 brasilianisches.

Die Gesammtsumme der seit Bestand des Bureaus classificirten Schiffe beträgt 18.268 Schiffe mit 3,720.790 t. Wenn nun die Depression der Seefrachten und im Allgemeinen die traurigen Verhältnisse der Segelmarine in Betracht gezogen werden, so können die obigen Ergebnisse als befriedigend angesehen werden.

Die Oesterr.-ungar. Handelsmarine hat im verflossenen Jahre durch den Bau von Dampfschiffen für den Oesterr. Lloyd, die Ungar. „Adria" und für Rechnung von privaten Rhedern einen Aufschwung genommen, und wurden diesfalls 22 Dampfschiffe mit dem Gehalte von 31.061 t gebaut, von welchen 16 vom Bureau classificirt wurden.

Es gereicht aber insbesondere zur Genugthuung, hervorheben zu können, dass dieses einheimische Institut bei den ausländischen Marinen an Ansehen und Credit täglich zunimmt, da, wie aus obigen Daten hervorgeht, von den 557 Dampf- und Segelschiffen 445 ausländischen Flaggen, darunter insbesondere der italienischen und griechischen, angehören. Dieser günstige Erfolg ist vorwiegend der Veröffentlichung des Registerbuches, welches jährlich nicht nur in den Hafenorten, in welchen ein Agent des Bureaus seinen Sitz hat, sondern auch in allen grösseren Häfen, wo sich ein k. u. k. Consularamt befindet, zur Vertheilung gelangt, sowie der ausgedehnten Thätigkeit, welche das Bureau durch Organisirung seiner Agenten entfaltet, zuzuschreiben; und thatsächlich war dasselbe Ende 1892 ausser in Triest noch in 123 in- und ausländischen Hafenorten mit einem Personale von 327 Agenten und Sachverständigen vertreten.

Aus dem vorstehenden Berichte ist zu ersehen, dass der österr.-ungar. Veritas, welcher im Jahre 1858 zum Zwecke der wahrheitsgetreuen und genauen Classificirung der in- und ausländischen Schiffe von der Triester Handels- und Gewerbe-Kammer gegründet wurde, den an ihn gestellten Anforderungen auch im verflossenen Jahre in vollem Masse entsprochen hat und dass dieses von einer fachmännischen, umsichtigen Commission geleitete Institut der nationalen Handelsmarine zum Nutzen und Ehre gereicht, indem es das Ansehen und die Verlässlichkeit unserer Seeschiffe den Verfrachtern, Verladern und Versicherern gegenüber zu erhöhen geeignet ist.

Seeunfälle in den Monaten Februar und März. Das Bureau „Veritas" gibt folgende Zusammenstellung über die bei demselben gemeldeten Schiffsverluste im Monate Februar 1893, welche nach der Flagge und der Art der Unfälle nachstehende Zahlen aufweist: Verlorene Segelschiffe: 1 deutsches, 14 amerikanische, 28 englische, 1 österreichisches, 4 dänische, 6 französische, 1 hawaiisches, 1 italienisches, 8 norwegische, 1 niederländisches und 4 schwedische, zusammen 69. Verlorene Dampfer: 2 deutsche, 8 englische, 1 chilenischer, 1 dänischer, 1 japanischer und 1 norwegischer, zusammen 14. Die Ursachen der obigen Verluste waren bei den Segelschiffen: in 41 Fällen Strandung, in 5 Fällen Collision, in 2 Fällen Feuer, 5 Schiffe sanken, 11 wurden verlassen, 3 condemnirt und 2 sind verschollen. Die Ursachen der Verluste bei den Dampfern waren: in 5 Fällen Strandung, in 7 Fällen Collision, 1 Schiff ward verlassen und 1 Schiff ist verschollen.

Im Monate März 1893 sind nach den Listen des „Germanischen Lloyd" folgende Seeschäden angezeigt worden:

Art des Unfalles	Totalverlust		Beschädigung		Zusammen
	Dampfer	Segler	Dampfer	Segler	
Gestrandet	14	35	51	51	151
Zusammengestossen	6	5	78	41	130
Nothhafen angelaufen	.	.	38	63	101
Durch Eis beschädigt	1	2	37	1	41
„ Feuer beschädigt	1	3	5	8	17
„ schweres Wetter beschädigt	.	.	43	23	66
Verschiedene Ursachen	.	.	19	14	33
Verschollen	.	3	.	.	3
Gekentert	.	2	.	.	2
Gesunken	1	3	.	.	4
Verlassen	.	9	1	4	14
Condemnirt	1	6	.	.	7
Im Ganzen	24	68	272	205	569

Totalverlust nach Flaggen geordnet:

a) Dampfer: Amerikanische Flagge 2, britische 12, chilenische 1, deutsche 4, französische 2, norwegische 1, portugiesische 1, russische 1, zusammen 24;

b) Segler: Amerikanische Flagge 8, britische 31, dänische 2, deutsche 3, französische 8, hawaiische 1, italienische 2, niederländische 3, norwegische 5, schwedische 3, unbekannte 2, zusammen 68.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Imperator" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnen-Gehalt ist am 16. April 1893 nach 16tägiger Fahrt mit 78 Pas-

sagieren und 2521 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest eingetroffen. Derselbe brachte aus Bombay 2,020.200 kg Baumwolle, (hievon 357.050 kg für Venedig u. 310.800 kg für Odessa), 800 kg Kurzwaaren, 1600 kg Möbel, 10.150 kg Cocosnüsse, 11.410 kg Pfeffer, 13.144 kg Häute, 33.505 kg Ingwer, 2791 kg Indigo, 8018 kg Wolfsmilch, 400 kg Därme, 120 kg Zigarren, 342.968 kg Kaffee, 50.750 kg Mirabolamen, 8080 kg Gewebe aus Pflanzenhaar für Venedig, 5750 kg Ricinusölsamen für Venedig, 10.250 kg Weihrauch und 100 kg Indigo für Pyräus; aus Aden 420 kg Kaffee; aus Suez 60 kg Holzarbeiten. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,664.774 fl. ö. W.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Aenderung des Personen- und Frachten-Fahrplanes des Seedampfers „Medea D" zwischen Galatz-Batum pro Mai bis Mitte August 1893.) Der Seedampfer „Medea D" fährt während der Monate Mai bis Mitte August regelmässig (ohne Haftung) im Personen- und Güterdienste zwischen Galatz-Batum. Nachdem die Quarantaine in Sulina gegen Russland aufgehoben wurde, so ist der in Nr. 51 des Verordnungs-Blattes publicirte Fahrplan zwischen Galatz-Batum anullirt, und wurde laut einer Kundmachung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nunmehr folgender Fahrplan festgesetzt: Die Abfahrt ab Galatz erfolgt am 27. Mai, 13. und 30. Juni, 17. Juli und 3. August; die Ankunft in Batum am 30. Mai, 16. Juni, 3. und 20. Juli und am 6. August; die Abfahrt ab Batum erfolgt am 3. und 20. Juni, 7. und 24. Juli und 10. August; die Ankunft in Galatz am 6. und 23. Juni, 10. und 27. Juli und 13. August. — Die Abfahrtstage werden möglichst eingehalten, ohne dass diesfalls eine Haftung übernommen wird.

Raaber Dampfschiffahrts - Actien - Gesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung und Aenderung der Firma.) Am 25. April fand in Györ (Raab) die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Raaber Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Laufe des Betriebsjahres 1892 zur Verlesung. Die diesem vorgelegte Bilanz pro 1892 weist einen Reingewinn von 20.000 fl. aus, welcher auf neue Rechung vorgetragen wird. Die Generalversammlung beschloss, das bisherige Actiencapital von fl. 450.000 auf fl. 210.000 durch Abstempelung zu reduciren, dagegen 2900 Stück neue Actien, welche auf fl. 100 lauten, zu emittiren und dadurch das Actiencapital auf die Höhe von fl. 500.000 zu bringen. Die Gesellschaft wird ihre Firma ändern und von nun ab den Namen „Ungarische Dampfschiffahrt-Gesellschaft" führen; der Sitz derselben verbleibt in Raab." Die Raaber Unternehmung verfügte bisher über 5 Dampfer, 2 Propeller und 16 Schlepper.

Deutsches Reich. (Elbestrombauten in Hamburg im Jahre 1892.) Im Hamburgischen Staatsgebiete wurden im Jahre 1892 auf Elbestrombauten 1,660.817·73 Mk. verwendet. — Hievon entfallen auf neue Strom- und Uferwerke in Hamburg 392.010·74 Mk., in Cuxhaven 89.896·54 Mk.; auf Unterhaltung der alten Werke und Anlagen in Hamburg 218.679·14 Mk., in Cuxhaven 27.773·70 Mk.; auf Pflanzungen und Besteckungen in Hamburg 512·04 Mk.; auf Räumungen im Fahrwasser 530.022·18 Mark; auf die Bezeichnung des Fahrwassers 401·923·39 Mk. — Im Jahre 1891 wurden für dieselben Zwecke 1,811.365·06 Mk. verwendet.

Verschiedene Mittheilungen.

Achenseebahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 11. April hat in Salzburg die 4. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Achenseebahn - Gesellschaft stattgefunden, bei welcher ein Actiencapital von 969.600 fl. vertreten war. Der Geschäftsbericht und die Jahresrechnung pro 1892 wurden genehmigend zur Kenntniss genommen und über Antrag des Verwaltungsrathes beschlossen, von dem Betriebsüberschusse pro 3964 fl., 5%, d. i. 198 fl. zur Dotation des Reservefonds, ferner 1000 fl. für den Erneuerungsfond, 500 fl. für Abschreibung auf den Plakatenconto, 500 fl. für Abschreibung auf den Organisationsconto und 1600 fl. zur Tilgung von Prioritäts-Actien pro 1891 und 1892 zu verwenden und den Rest per 166 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Zu Mitgliedern des Verwaltungsrathes wurden die Herren Soenderop und Baron Dreifus wieder- und an Stelle des verstorbenen Ernest Speyer Herr Gustav Mooshagen neu gewählt. In den Revisions - Ausschuss wurden die bisherigen Mitglieder: Blobel, Eberle und Bergmann und als Ersatzmänner die Herren Büffel und Fritz wiedergewählt.

In der an die Generalversammlung sich anschliessenden Verwaltungsrathssitzung wurde Dr. Friedrich Ritter von Graf als Vorsitzender und Theodor Freiherr von Dreifus als Stellvertreter des Vorsitzenden und ebenso das bisherige aus den Herren Graf, Dreifus und Wackernell bestehende Executiv - Comité wiedergewählt.

Graz-Köflacher Eisenbahn und Bergbau-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 10. Mai wurde die 38. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Graz - Köflacher Eisenbahn- und Bergbau - Gesellschaft unter Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Dr. Moritz Ritter von Schreiner, und in Anwesenheit von 17 Actionären abgehalten, welche 4086 Actien mit 817 Stimmen vertraten. Dem Geschäftsberichte pro 1892 ist zu entnehmen, dass die Einnahmen der Eisenbahn Graz-Köflach-Liboch-Wies gegen das Vorjahr eine Verminderung von 108.944 fl. erfahren haben und damit auch der Nettoertrag des Bahnbetriebes um 80.935 fl. sich vermindert hat. Beim Bergbaubetriebe hat sich gleichfalls ein minderes Erträgniss von 28.744 fl. ergeben. Ausserdem war auch der Consum an Kohle in Folge Stagnirens einzelner Industriezweige ein geminderter, weshalb die Production der Werke des Köflacher Reviers um 531.830 Metercentner, jene des Wieser Reviers um 98.051 Metercentner zurückgeblieben ist. Der Bericht wurde zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt. In Betreff der Verwendung des pro 1892 erzielten Reingewinnes per 543.222 fl. wurde der Antrag gestellt, zunächst 365.900 fl. als 5 percentige Dividende zur Vertheilung zu bringen, vom Reste 10 Percent d. i. 17.732 fl. zur Dotirung des Reservefonds und 20.000 fl. zur Dotirung des Contos „Dispositionsfond und Reserve für neue Verkehrsanlagen" zu verwenden, ferner von dem verbleibenden Reste per 139.590 fl. dem Verwaltungsrathe 13.959 fl. und der Direction 6281 fl. Tantième zuzuweisen, von dem restlichen Ueberschusse per 119.349 fl., bezw. incl. des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre per 237.474 fl., 110.577 fl. zur Bezahlung einer Superdividende von 3 fl. per Actie und Genussschein zu verwenden und 126.897 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Dieser Antrag wurde ohne Discussion angenommen.

Nesselsdorfer Wagenbau - Fabriks - Gesellschaft, vormals k. k. priv. Wagen-Fabrik Schustala & Co.) (Generalversammlung.) Bei der am 18. Mai 1893 unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrathes Herrn Dr. Max Freiherrn von Mayr stattgehabten zweiten ordentlichen Generalversammlung wurde hinsichtlich des mit 211.992 fl. 62 kr. resultirenden Reinerträgnisses beschlossen, Abschreibungen im Gesammtbetrage von 40.121 fl. 69 kr. vorzunehmen, ferner eine 8%ige Dividende im Betrage von 80.000 fl. zu vertheilen, zur Dotirung des Reservefondes die Summe von 25.000 fl. zu verwenden und endlich in eine Specialreserve, welche zunächst für Zwecke der Altersversorgung von Beamten und Bediensteten bestimmt sein soll, den Betrag von 20.000 fl. zu hinterlegen, sowie den Betrag von 27.105 fl. 8 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Die bisherigen Revisoren wurden neuerdings zur Funktion berufen.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 29. April d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der General-Director der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft Friedrich Schüler das Grosskreuz des päpstlichen St. Gregor-Ordens;

der Director der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Ludwig Ritter Ullmann von Erényi das Commandeurkreuz des kgl. rumänischen Kronen-Ordens;

der Schiffs - Oberinspector der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts - Gesellschaft Karl V. Suppan in Wien das Officierskreuz des kgl. rumänischen Kronen-Ordens und den kgl. serbischen Takowa-Orden dritter Classe;

der Inspector und Stationschef der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien Karl Lory den kgl. serbischen Weissen Adler-Orden fünfter Classe;

der Stationsvorstand der Kremsthal-Bahn in Klaus-Steyerling Richard Weilheim das fürstlich Schaumburg - Lippe'sche silberne Verdienstkreuz und

der Werkmeister der priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Alois Schrabal in Wien die kgl. serbische goldene Haus-Medaille mit der Krone annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag I zum Anhange für den Localgüterverkehr.

Am 5. Juni 1893 tritt der Nachtrag I zum Anhange zu den gesellschaftlichen Localtarifen Theil II, Heft 3 und 4, in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzung der besonderen Bestimmungen und Kartirungs-Frachtsätze für einzelne Artikel.

Exemplare sind bei der Direction in Wien, I., Pestalozzigasse 8, erhältlich.

Wien, am 20. Mai 1893. [462]

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverbandstarif, Theil II, Heft I.

Druckfehler-Berichtigung.

Der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 3 c (Wolle, Wollabfälle) in der Relation Brünn—Chemnitz beträgt statt 250 Pfennige richtig 350 Pfennige per 100 kg. — Diese Erhöhung tritt mit Giltigkeit vom 6. Juli 1893 an in Wirksamkeit.

Wien, am 19. Mai 1893. [463]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Tabaktransporte.

Am 1. Juni 1893 tritt ein neu umgearbeiteter Ausnahmetarif für den directen Transport von ärarischem Rohtabak, sowie leeren gebrauchten Tabakemballagen im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande in Kraft.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 19. Mai 1893. [464]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Ungarisch-Deutscher Viehverkehr.

Ausgabe des Nachtrages III.

Am 1. Juni 1893 tritt zu dem seit 1. Februar 1892 bestehenden directen Tarife der Nachtrag III in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Beförderung von Borstenvieh von Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach deutschen Stationen, sowie die Aufhebung der ab Barcs, Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach einigen deutschen Stationen bestandenen Frachtsätze enthält.

Wien, am 15. Mai 1893. [465]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife und des Nachtrages I zum Anhange des Tarifes.

Am 1. Juni 1893 gelangt Nachtrag III zum Tarife und Nachtrag I zum Anhange des Tarifes vom 10. September 1892 zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten: Aenderungen der Tarifbestimmungen, veränderte und neue Frachtsätze, Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahn-Gebühren, Tarif für Nebengebühren und Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen

Wien, am 19. Mai 1893. [466]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Einführung des Nachtrages III zum Tarife.

Am 1. Juni 1893 gelangt Nachtrag III zum Tarife vom 1. October 1892 zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält: Aenderung der Tarifbestimmungen, neue und abgeänderte Frachtsätze, Aenderung und Ergänzung des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren, Tarif für Nebengebühren und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 19. Mai 1893. [467]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen

Oesterreichisch-Lindau-Vorarlberger Güterverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums vom 20. April 1893, Nr. 45, verlautbarte Einführung der Tarife Theil I, dann Theil II, Heft 1 und 2, im rubricirten Verkehre erfolgt nicht vom 1. Juni, sondern vom 1. Juli 1893 und bleiben die mit eben dieser Kundmachung ausser Kraft gesetzten Tarife und Tarifnachträge bis zur Einführung der neuen, diese Tarife ersetzenden Tarife, also bis 30. Juni 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 20. Mai 1893. [468]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Erzberg für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Am 1. Juni 1893 wird die bisher nur für den beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Station Erzberg der Localbahn Eisenerz-Vordernberg auch für den allgemeinen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Wien, am 17. Mai 1893. [469]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Einführung des II. Nachtrages zum Localgütertarife, Theil II, Heft 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1893 gelangt zum Localgütertarife Theil II, Heft 2, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen der Nachtrag II zur Einführung.

Dieser Tarifnachtrag enthält Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 20. Mai 1893. [470]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Fahrpreis-Ermässigung für Wallfahrer nach Kalwarya.

Anlässlich der in der Zeit vom 1. bis incl. 4. Juni, vom 8. bis incl. 15. August und vom 3. bis incl. 8. September 1893 nach Kalwarya stattfindenden Wallfahrten werden in sämmtlichen Stationen und Haltestellen der Strecke Friedek-Mistek—Bielitz—Kalwarya—Zebrzydowska, sowie in der Station Dzieditz zu den fahrplanmässigen Personenzügen besonders ermässigte Fahrkarten für einfache Fahrten nach und von Kalwarya-Zebrzydowska, ferner Tour- und Retourkarten nach Kalwarya-Zebrzydowska mit fünftägiger Giltigkeitsdauer ausgegeben.

Ausserdem verkehrt am 4. Juni, 15. August und 8. September 1893 ein Separat-Personenzug

Abfahrt Bielitz . . . . 5 U. 55 M. Früh
Ankunft Kalwarya-Zebrzydowska . 8 U. 33 M. Früh
und
Abfahrt Kalwarya-Zebrzydowska . 2 U. — M. Nm.
Ankunft Bielitz . . . . 4 U. 35 M. Nm.

zu den gleichen ermässigten Fahrpreisen.

Das Nähere ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Wien, am 20. Mai 1893. [471]

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes für Getreide etc. etc.

Mit 1. Juli 1893 gelangt der Tarif Theil II, Heft 1, für Getreide etc. im Verkehre zwischen den Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien), der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen (einschliesslich der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Localbahnen), der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der kgl. pr. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und der k. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen, Nieder- und Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Tirol und Vorarlberg), der Localbahn Gleisdorf-Weiz, sowie der Stationen der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft (Tiroler Linie und südlich Wien gelegenen Stationen), der k. k. pr. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn und der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang andererseits zur Einführung, und wird mit diesem Tage der gleichnamige Ausnahmetarif (Heft 1) vom 1. November 1891 sammt Nachtrag I vom 1. December 1891 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen käuflich zum Preise von fl 2.— ö. W. per Exemplar bezogen werden.

Wien, am 17. Mai 1893. [472]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Beförderung lebender Thiere.) Mittelst besonderer Kundmachung gibt die Kaiser Ferdinands-Nordbahn jene Züge bekannt, welche auf ihren Linien, sowie auf der Ostrau-Friedlander Bahn vom 1. Mai 1893 bis auf Weiteres für die Beförderung lebender Thiere bestimmt sind.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Gewährung besonderer Begünsigungen für den Transport von Futterstoffen für Vieh.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass im Auftrage des kgl. ungar. Handelsministers vom 4. Mai ab in Anbetracht des grossen Futtermangels, welcher bei der in vielen Gegenden des Landes herrschenden Dürre vorhanden ist und damit auch Futter aus entfernten Gegenden preiswürdig bescbafft werden könne, jede Gattung getrockneten oder frischen Futterstoffes (Heu, Stroh, Häcksel, Wicke, Klee, getrocknete Schlempe u. s. w.) auf allen Linien der Ungarischen Staatsbahnen bis Ende laufenden Jahres bis zu 400 Wagenkilometer zu dem Selbstkostenpreise von 8 kr., bei über 400 km nach Wagenkilometer zu dem ausserordentlich ermässigten Tarife von 4 kr. befördert werden könne, in welchem Tarife auch die Transportsteuer und die gesammten Nebengebühren inbegriffen sind. Die Vorbedingung dieser Begünstigung bildet, dass die zur Aufgabe gelangende Futtermasse auf den Linien der Ungar. Staatsbahnen mindestens in einer Entfernung von 100 km nach einer heimischen Eisenbahnstation befördert werden. Damit diese Begünstigung, die dem Futtermangel im Inlande abhelfen soll, durch neuerliche Aufgabe nicht zu Exportzwecken missbraucht werde, können die ermässigten Gebühren nicht auf solche Stationen Anwendung finden, welche zur Grenze des Landes näher als 30 km liegen. Diese ausnahmsweise und zeitweilige Begünstigung für die Landwirthe, welche den regelmässigen Gebühren gegenüber eine Ermässigung von 50—80 pCt. aufweist, ist an besondere Controlsmassregeln nicbt gebunden, da aber der Zweck der Begünstigung der ist, dass die Bescbaffung des Futters für die Landwirthe erleichtert werde, haben die Stationen den Auftrag, darüber zu wachen, dass mit dieser Begünstigung kein Missbrauch zu gewinnsüchtigem Zwecke getrieben werde.

Deutsch-Französischer Gütertarif über Elsass-Lothringen, Theil IIa, vom 15. August 1891. (Ergänzungen und Berichtigungen.) Mit Giltigkeit vom 1. Mai d. J. ab ist das 6. Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zu Theil IIa des Deutsch-Französischen Gütertarifs über Elsass-Lothringen zur Einführung gelangt.

Dasselbe enthält:

1. Geänderte Schnittsätze für Getreide München C.-B.—, O.-B.— und S.-B.—Avricourt,
2. Ermässigung des Schnittsatzes Passau—Amansweiler (Novéant) für Mehl Budapest—Paris,
3. Aenderungen der Stationsnamen für Schweinfurt und Oberndorf-Schweinfurt,
4. Geänderte Schnittsätze für Bier Dachau—, Freising—, München C.-B.—, O.-B.— und S.-B.—Avricourt.

Staatsbahnverkehre Breslau—Erfurt und Berlin—Erfurt. (Ausnahmefrachtsätze für Erze.) Am 10. Mai 1893 treten in den vorgenannten Verbänden neue Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbränden), Kupfererzabbränden (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltigen Converterschlacken zum Hochofenbetrieb, sowie von Coks zum Hochofenbetrieb in Kraft. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und über die Bedingungen, unter welchen die fraglichen Ausnahmefrachtsätze Anwendung finden, ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1146	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Baumaterialien, Inventar- und Ausrüstungs-Gegenstände, Werkzeuge etc.	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen	Wels, Linz, Enns und Grieskirchen	Die Sendungen müssen zum Bau und zur Ausrüstung der Localbahn Wels—Unter-Rohr bestimmt sein. Auf den Frachtbriefen muss die Bauunternehmung, eventuell die Bauleitung der Localbahn Wels—Unter-Rohr sowohl als Absenderin wie auch als Empfängerin figuriren. Das Auf- und Abladen, sowie das Auf- und Ablegen hat auf Kosten der Bauunternehmung, bezw. Bauleitung zu erfolgen	Vom 1. Juni 1893 bis Ende Juli 1893	Localtarif			50 Percent Nachlass von den normalen Frachtsätzen des vom 15. Jänner 1893 giltigen Localtarifes der k. k. österr. Staatsbahnen bei Fixirung eines Minimal-Einheitssatzes von 0·1 kr. ö. W. pro 100 kg und 1 km	Im Kartirungswege		
1147	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisenbahnschwellen	Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich Prag, Zdic und Saaz	Falkenstein in Sachsen	Sendungen in vollen Wagenladungen von mindestens 10000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen an die Imprägnirungs-Anstalt der sächsischen Staatsbahnen	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. September 1893	Ausnahmetarif 6/b des Sächsisch-Westösterr.-Ungar. Gütertarifes	Verschieden		2 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende December 1893 vorzulegen sind	
1148	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	a) Holz des Specialtarifes 2, Pos. II 19 b) Holz zu Grubenzwecken bis 6·3 m Länge, Pos. II 20/6 c) Holz zu Grubenzwecken über 6·3 m bis 19 m Länge, Pos. II 20/6 } der Güter-Classification des Tarifes Theil I	Alt-Sandez Chabówka Dobra Gorlice Grybów Iwonicz Jasło Jeleśnia Jordanów Kasina wielka Krościenko Krosno Limanowa Lisko-Łukawica Maków Marcinkowice Mszana dolna Olszanica Posada-Chyrowska Rymanów Rytro Sanok Skołyszyn Starzawa Sucha Tymbark Ustrzyki Zagórz Zagórzany Zaryte	Mähr.-Ostrau und Ostrau Montanbahn	Aufgabe mit direct von der Versandt- bis zur Bestimmungsstation lautenden, bei Transporten der sub b und c genannten Hölzer an eine Grube adressirten Frachtbriefen; Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht eines jeden zur Verladung verwendeten Wagens; Einhaltung der sonstigen für die Beförderung der genannten Hölzer wie für die eventuelle Beistellung von Schutzwagen bestehenden allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juni 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Besteht kein directer Tarif	Verschieden	a) b) c) 54 40 46 41 31 35 45 34 38 57 42 48 55 40 46 62 46 52 59 44 50 28 23 24 38 29 32 44 33 37 70 53 59 62 46 52 48 36 41 67 51 57 36 28 31 52 38 44 42 32 36 68 51 57 68 51 57 63 47 53 55 41 47 66 50 56 58 43 49 69 52 58 34 26 29 47 35 40 70 53 59 66 50 56 57 42 48 41 31 35 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1149	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Kgl. ungar. Staatsbahnen	Erze aller Art	Bosna-Bród	Dombrau	Frachtzablung für das factiscbe Gewicht, mindestene aber für das Ladegewicbt des verwendeteu Wagens	Bie auf Widerrnf, längstens aber bis Ende 1893	Oesterr.-Ungar.-Bosniscber Verband	88 kr.	82 kr	6 kr.	Im Kartirnngswege		Hiedurch wird unter Einem die im Vrdgs.-Bl. Nr. 53 enb Pos. 1054 verlantbarte Begünstigung ansser Kraft gesetzt
1150	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligteu Verwaltnngen	a) Heringe b) Reis	Lanbe, Tetechen/Bodeubach-Landnngsplatz und Aussig-Landnngeplatz	Borynicze Brody Chodorów Lemberg Podwoloczyska Tarnopol Zadworze Złoczow	Bei Aufgabe, resp. Bezahlnng der Fracbt für den Fracbtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Pnblication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumechlage-Tarif für Galizieu nud die Bukowinu vom 1. Jänner 1893	Pfennige a) nnd b) 301 312 302 285 343 328 294 306	a) / b) 293 — 248 274 301 — 265 — 266 — 288 — 266 282 266 293 *)	a) / b) 8 – 64 38 1 — 20 — 77 — 40 – 28 12 40 13	Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzeu ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfge. pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landnngsplatz, Schönpriesen-Umschlag nnd bei Anssig-Landnngsplatz
				Schönpriesen-Umschlag	Borynicze Brody Chodorów Lemberg Podwoloczyska Tarnopol Zadworze Złoczow				a) und b) 296 307 297 280 338 323 289 301	a) / b) 288 — 243 269 296 — 260 — 261 — 283 — 261 277 261 288 *)	a) / b) 8 — 64 38 1 — 20 — 77 — 40 — 28 12 40 13			
				Dresdeu-Elbkai	Borynicze Brody Chodorów Lemberg Podwoloczyska Tarnopol Zadworze Złoczow				a) und b) 337 348 338 321 379 364 330 342	a) / b) 329 — 284 310 337 — 301 — 302 — 324 — 302 318 302 329	a) / b) 8 — 64 38 1 — 20 — 77 — 40 – 28 12 40 13			
1151	**Oesterr. Nordwestbahn**		Steine der Classe C	Swětla	Nimburg	Bei Frachtzahlung mindestene für das Ladegewicht der verwendeteu Wageu und nnter Anfrechthaltung der eonstigen für Güter der Claeee C giltigen Tarifbestimmnngeu Auf- und Abladen dnrch die Partei	Bis auf Widerrnf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	24·4 kr.	16·6 kr.	7·8 kr.	Im Kartirnngswege		Auf den Frachtbriefen mnss das Bürgermeisteramt in Nimbnrg ale Anfgeber und alleiniger Empfänger erscheinen
1152	**Steiermärkischen Landesbahn**		Holz jeder Art der Provenienz Oplotnitz	Gonobitz	Pöltschach	**Aufllefernng von mindestens 2000 Tonnen pro Jahr.** Anfgabe von mindeetene 5000 kg pro Fracbtbrief und Wageu	1. Jnni 1893 bis anf Widerruf	Normaltarif der steiermärkischen Localbahu Pöltschacb-Gonobitz	8 kr.	6 kr.	2 kr.	Rückvergütnngsweg	Vorlage der Original-Frachtbriefe, epätestene drei Monate nach Jahreeschlnee	Gegen Verzicht anf Axfracht

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1153	Böhmischen Nordbahn		Ziegeln	Schluckenau	Hainspach-Wölmsdorf Nixdorf Schönau	Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der verwendet. Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei; Aufrechthaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarif	kr. 5·3 5·9 5·1	kr. 5·0	kr. 0·3 0·9 0·1	Im Kartirungswege		
1154	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Pflastersteine	Wien (Nordbahnhof)	Zistersdorf	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendsten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	19 kr.	15·5 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		
1155	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Littau Schwarzbach	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 6000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1893 bis Ende Juli 1894	Tarif für den Oesterr. Kohlenverkehr vom 1. April 1888	35·2 kr. 31·2 kr.	31·2 kr. 27·2 kr.	4·0 kr. 4·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1156	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter aller Art	Kreibitz-Teichstatt	Triest Fiume und umgekehrt	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg / b) 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen der vom 1. Jänner 1892 giltigen Tarife für den Süd-Nordösterr.-Ungarischen Eisenbahnverband	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Localtarife	Verschieden	kr. ö.W. Triest: a) 271 b) 217 Fiume: a) 280 b) 224	Verschieden	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1157	Südbahn-Gesellschaft		Getreide	Klagenfurt	Velden	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Transporte müssen von Stationen der Strecke Molnári—Barcs, Budapest—Kottori, Székesfehérvár—Uj-Szöny oder von Sissek proveniren. Die Weiterbeförderung in Klagenfurt muss directe, ohne dass eine Manipulation oder Abfuhr dortselbst erfolgt, geschehen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	28 Heller	12 Heller	16 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als mit der Bezeichnung „Mitglied des Kärntner Mühlenverbandes“ als Empfängerin lautende Original-Frachtbriefe für den Bezug nach Klagenfurt und die correspondirenden Original-Frachtbriefe über die Weiterbeförderung ab Klagenfurt nach Velden, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1158	Südbahn-Gesellschaft		Erdfarben (Farberden) der Positionen E 22 und 23 des Tarifes, Theil I	Leoben S.B. Bruck a/M. Mixnitz Wartberg-Mürzthal Cilli	Graz S.B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch Parteiorgane zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	Heller 44 36 24 44 60	Verschieden	Im Kartirungswege		
1159	Südbahn-Gesellschaft		Eisen und Stahl der Position E 8 und 9 des Tarifes, Theil I	Mürzzuschlag	Spital a/S. Leoben Leobersdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller 12 39 55	Heller 10 36 52	Heller 2 3 3	Im Kartirungswege		
				Graz S.B.	Mürzzuschlag				55	52	3			
1160	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Unt.-Drauburg	Kühnsdorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Abladen durch Partei. Sendungen müssen von der Station St. Stefan proveniren	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	28 Heller	24 Heller	4 Heller	Im Kartirungswege		
1161	Südbahn-Gesellschaft		Hotel-Einrichtungsgegenstände	Wien (Matzleinsdorf)	Pörtschach a/S. Velden	Sendungen müssen zur Einrichtung von dortigen Hotels bestimmt sein, worüber der Nachweis zu erbringen ist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1893	Localtarif	Variirt	50% Nachlass vom Normaltarif bei Sendungen in vollen Wagenladungen mit einer Minimalgeb. von von 0·26 Heller pro 100 kg und 1 km, bei Sendungen in geringeren Quantitäten mit einer Minimalgebühr von 0·32 Heller pro 100 kg und 1 km	Variabel	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1162	Südbahn-Gesellschaft		Hotel-Einrichtungsgegenstände in kleineren Partien	Während der Badesaison 1893 in Brennerbad wird die Aufgabe obiger Artikel in kleineren Quantitäten ab Bozen-Gries nach Brenner und Brennerbad und retour als Frachtgut bei Beförderung mit Personenzügen gestattet.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zngeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1163	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. nngarischen Staatseisenbahnen	Znckerrübe *)			Anfgabe in vollen Wagenladnngen, d. i. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Anfrechthaltnng der für Güter der Classe C giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W.		Im Kartirnngswege		Das Anf- nnd Abladen der Sendnngen haben die Parteien auf eigene Kosten zn besorgen
				Brunócz	Ungarisch-Ostra					24·4				
				Vág-Ujhely						22·4				
				Melsicz						20·4				
				Trencsén-Isztebnik						18·4				
				Tepla-Trencsén-Teplicz						17·4				
				Nemsova						17·4				
				Felsö-Szrnye						17·4				
				Dubnicz						17·4				
				Illava						18·4				
				Bellns						20·4				
				Pnchó-Kocskócz						22·4				
				Vág-Besztercze						24·4				
				Nagy-Bicse-Predmer						26·4				
			Rübenschnitte	Ungarisch-Ostra	Brnnócz					16·8				
					Vág-Ujhely					16·8				
					Melsicz					15·5				
					Trencsén-Isztebnik					15·5				
					Tepla-Treucsén-Teplicz					13·5				
					Nemsova					13·5				
					Felsö-Szrnye					13·5				
					Dubnicz					13·5				
					Illava					15·5				
					Bellns					15·5				
					Pnchó-Kocskócz					16·8				
					Vág-Besztercze					16·8				
					Nagy-Bicse-Predmer					18·9				

*) Werden in den angeführten Relationen in der Zeit bis Ende December 1893 mehr als 5000 (fünftansend) Tonnen Rübe verfrachtet, so wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantnm noch ein Nachlass von 1·2 Kreuzer ö. W. pro 100 kg von den vorstehenden Kartirnngsfrachtsätzen für Rübe gewährt. Für das Quantum bis zn 5000 Tonnen wird ein Frachtennachlass von den Kartirnugsfrachtsätzen nicht zngestanden. Der Nachlass wird gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lauteuden Original-Frachtbriefe über die verfrachteten Rübenqnantitäten liquidirt. Die bezeichneten Docnmente sind längstens bis Ende März 1894 in Vorlage zn briugen, widrigenfalls jeder Refactie-Anspruch erlischt.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente …	Besondere Bemerkungen
1164	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungarischen Staatseisenbahnen	Zuckerrübe*)			Anfgabe in vollen Wagenladnngen, d. i. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Anfrechthaltnng der für die Classe C allgemein giltigen Tarifbestimmnngen	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendnngen haben die Parteien auf eigene Kosten zn besorgen
				Brunócz	Ungar.-Hradisch transit (für Napagedl) via Vlarapass					26·2				
				Vág-Ujhely						24·2				
				Melsicz						22·2				
				Trencsén-Isztebnik						20·2				
				Tepla-Trencsén-Teplicz						19·2				
				Nemaova						19·2				
				Felsö-Szrnye						19·2				
				Dubnicz						19·2				
				Illava						20·2				
				Bellus						22·2				
				Pnchó-Kocskócz						24·2				
				Vág-Besztercze						26·2				
				Nagy-Bicse-Predmer						28·2				
			Rübenschnitte	Ungar.-Hradisch transit (aus Napagedl) via Vlarapass	Brnuócz					18 2				
					Vág-Ujhely					18·2				
					Melsicz					16·9				
					Trencsén-Isztebnik					16·9				
					Tepla-Trencsén Teplicz					14·9				
					Nemsova					14·9				
					Felsö-Szrnye					14·9				
					Dubnicz					14·9				
					Illava					16·9				
					Bellus					16·9				
					Pnchó-Kocskócz					18·2				
					Vág-Becztercze					18·2				
					Nagy-Bicse-Predmer					20·3				

*) Werden iu den angeführten Relationen in der Zeit bis Ende December 1893 mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen Rübe verfrachtet, so wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantnm Rübe ein Nachlass von 1·5 (Ein fünf Zehntel) Krenzer ö. W. pro 100 kg von den vorstehenden Kartirungsfrachtsätzen für Rübe gewährt. Für das Qnantnm bis 5000 Tonnen wird ein Frachtennachlass von den Kartirungsfrachtsätzen nicht zugestanden. Der Nachlass wird gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die verfrachteten Rübenquantitäten liqnidirt; die bezeichneten Docnmente sind längsteus bis Ende März 1894 vorzulegen, widrigenfalls jeder Refactieauspruch erlischt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1165	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Mauerziegel	Halbstadt	Böhmisch-Trübau	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Zahlung der Fracht mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Aufrechthaltung der sonstigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	31·3	22·2	9·1	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens Ende Februar 1894, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt	Auf den Frachtbriefen muss Seitens der Station B.-Trübau bestätigt werden, dass die betreffenden Sendungen thatsächlich zur Neuanlage einer mechanischen Weberei, bezw. zur Erweiterung des bereits bestehenden Fabriks-Etablissements der Firma Hermann Pollak's Söhne in B.-Trübau bestimmt waren und dem obgenannten Zwecke auch zugeführt wurden.
			Dampfkessel	Prag St.E.G.	Böhmisch-Trübau	Bis zu 6·3 m Länge und darüber, wenn zu deren Beförderung nur ein Wagen benöthigt wird			59·4	41·6	17·8			
				Lieben St.E.G.					58·1	40·7	17·4			
			Maschinentheile	Brünn St.E.G. Schimitz	Böhmisch-Trübau	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen			39·4	27·6	11·8			
	Das Auf- und Abladen dieser Sendungen hat der Absender, resp. Empfänger auf eigene Kosten zu besorgen.													
1166	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Schotter	Brüsau-Brünnlitz	Zwittau	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für den Specialtarif 3 giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	6·7 kr.	4·5 kr.	2·2 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1167	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Kieserde	Illava	Wien Staats- oder Nordbahnhof	Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, spätestens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 4	41·0 kr.	30·5 kr.	10·5 kr.	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
1168	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eiserne Maschinentheile bis zu einer Wagenlänge	Passau transit (oder umgekehrt)	Ebenfurth transit	Aufgabe in vollen Wagenladungen à 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, resp. Frachtzahlung hiefür	Bis auf Weiteres, längstens bis 30. November 1893	Localtarif	68 Kreuzer	91 Markpfennig		Im Rückvergütungswege	In der Richtung von Oesterreich gegen auf die schliessende Firma als Absender lautende bahnamtliche Aufnahmsbescheinigungen (Frachtbriefduplicate) und in der Richtung nach Oesterreich gegen auf die schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente bis längstens Ende Februar 1894 vorzulegen sind	Die Sendungen müssen aus England stammen oder dahin bestimmt sein

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1169	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Bahnverwaltungen	Tuchwaaren	Bielitz	Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof " -Josefstadt " -Leopoldstadt " -Westbahnhof	a) bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief b) bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	a) 296·4 kr. b) 214·4 kr.		Im Kartirungswege		Hiedurch wird die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 34 vom 23. März 1893, Post 559, aufgehoben
			Wolle	Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof " -Leopoldstadt " -Westbahnhof	Bielitz	a) bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief b) bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum				a) 296·4 kr. b) 214·4 kr.				
				Budapest-Josefstadt	Bielitz	Bei Aufgabe von mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für dieses Quantum				214·4 kr.				
1170	K.k.St.B.	Südbahn-Gesellschaft	Kohle	St. Stefan	Pontafel	Einhaltung der für Kohle giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juni 1893 bis auf Weiteres, längst. bis 31. December 1893	Localtarife der k.k.St.B. u. S.B.	58·0 kr.	49·0 kr.	9·0 kr.	Im Kartirungswege		
1171	K.k.St.B.	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handels-Ministeriums Nr. 29 vom 11. März 1893, sub Post 482, publicirten Frachtsätze für Eisen- und Stahl-Material-Transporte zu Schiffsbauzwecken für die k. und k. Kriegsmarine nach Triest-St. Andrea finden auch für solche Transporte nach Triest-Freihafen Anwendung.											
1172	Kaschau-Oderberger Eisenbahn		Grubenholz und Weichholz zur Cellulose-Erzeugung	Abos Csorba Eperjes Hétháre Igló Istvánhuta Kápostafalu Kassa Kis-Ladna Krompach Liptó-Szt. Miklos Liptó-Tepla Liptó-Ujvár Luczivna Margitfalu Márkusfalva Orlo Popradfelka Szepes-Olaszi V. Vágfalva *) Vazsecz Zwardon	1. Oderberg transit (für Sendungen nach M.-Ostrau und Hruschau) 2. Dombrau	Frachtzahlung für das factische Gewicht, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens	Vom 1. Juni 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife		Kreuzer 1. / 2. 44·9 / 43·9 30·5 / 29·5 47·0 / 46·0 51·1 / 50·1 36·3 / 35·3 40·7 / 39·7 34·7 / 33·7 46·9 / 45·9 43·6 / 42·6 40·1 / 39·1 25·6 / 24·6 23·9 / 22·9 27·0 / 26·0 32·1 / 31·1 41·5 / 40·5 37·4 / 36·4 53·8 / 52·8 32·9 / 31·9 39·2 / 38·2 30·5 / 29·5 29·0 / 28·0 15·3 / 14·3		Im Kartirungswege		*) Für in Vágfalva zur Aufgabe gelangende Sendungen wird an Verschubsgebühr 50 kr. pro Wagen separat in Anrechnung gebracht. Die unter Pos. 10 des ab 1. Jänner 1893 zu unserem Local-Gütertarife giltigen Anhange für gleiche Transporte enthaltene Begünstigung tritt gleichzeitig ausser Kraft
			Brennholz	Liptó-Ujvár Lubochna						27·0 / 26·0 21.0 / 20·0				

Druckfehler-Berichtigung. Böhmische Commercialbahnen. Der im Verordnungs-Blatte Nr. 56, sub Post 1102, publicirte Frachtsatz für Mehl und Mahlproducte „in beliebigen Quantitäten“ zwischen Podébrad und Jičinowes hat richtig zu lauten: 24·9 kr. pro 100 kg.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt die Lieferung der nachbenannten Fahrbetriebsmittel und Reservegarnituren im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben:

I. Locomotiven.

9 Stück dreifach gekuppelte Lastzugs-Locomotiven, Verbundsystem, Serie 59,
3 Stück dreifach gekuppelte Lastzugs-Locomotiven, Serie 56,
1 Reserverädergarnitur für Locomotiv-Serie 59,
1 „ „ „ „ 56,
12 Stück dreiachsige Tender, Serie 36,
3 Stück Reserveräderpaare für Tender.

II. Personenwagen der Localzugstype (2achsig).

5 Stück I./II. Classe, Serie ABi mit Spindelbremse
4 „ I./II. „ „ ABi ohne „
3 „ II. „ „ Bi mit „
2 „ II. „ „ Bi ohne „
3 „ II./III. „ „ BCi mit „
18 „ III. „ „ Ci mit „
10 „ III. „ „ Ci ohne „

Sämmtliche vorgenannten Personenwagen sind mit Vacnnmbremse, bezw. bei Wagen ohne Spindelbremse mit Vacnumleitung, ferner mit Abort-Coupés, für Dampfheizung und für Oelbeleuchtung (Lafaurie-Lampen) einzurichten.

Es sind auch die Preise für dieselben Wagen bei Einrichtnng für Gas- und Oelbeleuchtung anzugeben.

III. Dienstwagen (2achsig).

8 Stück Conducteurwagen, Serie De, mit Spindel- und Vacuumbremse, mit Ofenbeheizung und Dampfleitung, mit Abort und Oelbeleuchtnng.
4 Stück Postconducteurwagen, Serie FK, ohne Spindelbremse, mit Vacnum- und Dampfleitung, mit Ofenbeheizung, Oelbeleuchtung und Abort.
2 Stück Draisinen, System Plank.

IV. Güterwagen (2achsig, für 15 Tons Ladegewicht).

60 Stück offene Güterwagen, Serie JK, mit Bremse u. 4 Rungen
35 „ „ „ „ JK, mit „ „ 8 „
88 „ „ „ „ JK, ohne „ „ 4 „
65 „ „ „ „ JK, ohne „ „ 8 „

Liefertermine.

Nachbezeichnete Fahrbetriebsmittel sind bis längstens 1. Juli 1894 zu liefern:

9 Stück Locomotiven, Serie 59,
9 „ Tender, Serie 36,
1 „ Reserverädergarnitur für Locomotiv-Serie 59,
3 „ Tenderräderpaare,
4 „ Personenwagen, Serie ABi, mit Bremse,
3 „ „ „ ABi, ohne „
2 „ „ „ Bi, mit „
2 „ „ „ Bi, ohne „
3 „ „ „ BCi, mit „
10 „ „ „ Ci, mit „
10 „ „ „ Ci, ohne „
8 „ Conducteurwagen, Serie De,
4 „ Postconducteurwagen, Serie FK,
60 „ offene Güterwagen, Serie JK, mit Bremse u. 4 Rungen,
88 „ „ „ „ JK, ohne „ mit 4 „

Für nachbezeichnete Fahrbetriebsmittel ist im Offerte der kürzeste Liefertermin anzugeben:

3 Stück Locomotiven, Serie 56,
3 „ Tender, Serie 36,
1 Reserverädergarnitur, Locomotiv-Serie 56,
1 „ Personenwagen, Serie ABi, mit Bremse,
1 „ „ „ ABi, ohne „
1 „ „ „ Bi, mit „
8 „ „ „ Ci, mit „
35 „ offene Güterwagen, Serie JK, mit Bremse, mit 8 Rungen
65 „ „ „ „ JK, ohne „ „ 8 „

Die Lieferung sämmtlicher Fahrbetriebsmittel und Reserven hat auf Grund der bezüglichen Lieferbedingnisse und der Normalzeichnungen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu erfolgen, welche bei der Unter-Abtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) eingesehen oder gegen Vergütung der Kosten behoben werden können.

Für die vorgenannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift „Offert auf Lieferung von Locomotiven, bezw. Wagen" bis zum 10. Juni 1893 Mittags 12 Uhr im Einreichungsprotokolle der k. k. General - Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags im Bureau der Unterabtheilung 3 statt, und steht es den Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind die genauen Bezeichnungen der Gattung und der Anzahl der offerirten Fahrbetriebsmittel und Reservegarnituren, sowie die Preise für jede Gattung der Fahrzeuge und der Reserven per Stück, bezw. per Reservegarnitur in österr. Währung Noten in Ziffern und Schrift franco aller Fracht, Zoll, Patentgebühren etc. anzugeben u. zw. für:

3 Locomotiven Serie 55
3 Tender
1 Reservegarnitur für Serie 56
35 Wagen Serie JK mit Bremse und 8 Rungen
65 „ „ JK ohne „ mit 8 „

loco Bahnhof Lemberg,

und für die übrigen Fahrbetriebsmittel loco einer im Offerte zn bezeichnenden Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Galizien.

Für die Locomotiven und für die Tender ist der Preis einschliesslich der completen Ausrüstung und für alle Gattungen Fahrbetriebsmittel einschliesslich der Räderpaare anzugeben.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Fahrbetriebsmittel einen Anbot zu stellen, in jedem Falle sind aber die Liefertermine für die Theillieferungen oder die ganze Partie in dem Offerte deutlich anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die ausdrückliche Erklärung des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Zeichnungen eingesehen und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten allgemeinen und besonderen Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen der Offerte beigeschlossen sein (die Offertbeilagen müssen per Bogen mit je 50 kr.-Stempel versehen sein).

In dem Offerte sind ferner die Bezugsquellen für Achsen, Radreifen, Siederohre, Radsterne oder Radscheiben und für Kesselbleche anzuführen, und ist die Erklärnng aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 15. Juli 1893 im Worte bleibt.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss des Geschäftes den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikels 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferners vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien im Mai 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

273

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 60. | Wien, 27. Mai 1893. | VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Dampf oder elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Kaltern über St. Michael durch das Wartthal nach Siegmundskron und Gries.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Weingrosshändler und Hotelbesitzer Franz Mayr in St. Michael (Eppan) die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit Dampf oder elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn von Kaltern über St. Michael durch das Wartthal nach Siegmundskron und Gries im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 29. April 1893. Z. 22.040.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 20. Mai 1893, Z. 26.277, betreffend Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Oesterreich.

Mit h. a. Schreiben vom 30. April Nr. 22.200, ist das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern um die Aufnahme der folgenden Aenderungen in der Liste der dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890 unterworfenen Eisenbahnen Oesterreichs ersucht worden:

I. die unter A, 8 aufgeführte k. k. priv. Galizische Carl Ludwig-Bahn ist in Folge Verstaatlichung in die Verwaltung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergegangen und daher mit ihrem ganzen Bestand in der Liste zu streichen.

II. Ziffer A, 1 hat daher, und in weiterer Berücksichtigung der unter der Verwaltung der k. k. Staatsbahnen neu eröffneten Eisenbahnen, zu lauten:

1. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, mit Einschluss der auf fürstlich Liechtenstein'schem Gebiete gelegenen Strecke der Linie Feldkirch-Buchs und der von der italienischen Adria-Eisenbahn-Gesellschaft mitbetriebenen Strecke von der italienisch-österreichischen Grenze bei Pontebba bis Pontafel, endlich mit Einschluss der von der Verwaltung der Russischen Südwestbahn mitbetriebenen Strecken von Brody und Podwołoczyska bis zur österreichisch-russischen Grenze ebendaselbst; — dagegen mit Ausschluss der Dalmatiner Staatsbahn mit den Linien:

a) Spalato-Siveric-Knin,
b) Perkovic-Slivno-Sebenico,

dann der Kolomeaer Localbahnen:

c) Kolomea-Sloboda rungurska nebst Abzweigung,
d) Nadwornianski przedmiescie Szeparowce-Kniaždwór,

und endlich der Flügelbahnen:

e) Podleze-Niepolomice,
f) Lititz-Nürschan und } neu eröffnet.
g) Wama—Russ.-Moldawitza }

III. Neu aufzunehmen in die Liste sind:
als Ziffer 12 a: Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee.
als Ziffer 15 a: Salzkammergut-Localbahn.

IV. Ziffer 16 hat in Folge der Eröffnung der nachstehend unter i) und k) aufgeführten Linien zu lauten wie folgt:

16. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) mit Ausschluss der schmalspurigen Localbahnen:
h) Mödling-Hinterbrühl nächst Wien (mit elektrischem Betriebe).
i) Preding-Wieselsdorf-Stainz.
k) Pöltschach-Gonobitz.

V. Aus dem Uebergang der Galizischen Carl Ludwig-Bahn in die Verwaltung der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ergibt sich in der Liste der Eisenbahnen Russlands unter B II Oesterreichische Verwaltungen in der Einleitung zu Ziffer 54 und 55 folgende Aenderung im Texte: Die Worte „Die von der Galizischen Carl Ludwig-Bahn" sind zu ersetzen durch „die von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen".

Das Centralamt hat mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 13. Mai 1893 gemäss Artikel 58 des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 den betheiligten Staaten von diesen Aenderungen Nachricht gegeben.

Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnen in den internationalen Transportdienst erfolgt nach Massgabe des Absatz 2 des Artikels 58 einen Monat vom Datum des bezogenen Benachrichtigungsschreibens.

Wien, am 20. Mai 1893.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. Juni 1893 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Wien, am 24. Mai 1893.

Eröffnung der Strecke Matzleinsdorf (Viaduct)—Meidling (Südbahnhof) der Localbahn Wien—Wr.-Neudorf.

Am 1. Mai 1893 wurde die Strecke Matzleinsdorf (Viaduct)—Meidling (Südbahnhof) der Localbahn Wien—Wr.-Neudorf für den öffentlichen Verkehr eröffnet.

Die im Zuge dieser Strecke liegende Haltestelle Matzleinsdorf (Viaduct) dient für den Personen- und Gepäcksverkehr, die seit 14. März 1893 provisorisch eröffnete Frachtenstation (Wien V. Bezirk) nunmehr definitiv für den Frachten- und Eilgutverkehr.

Den Betrieb führt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi.

Wien, am 7. Mai 1893. G.-I.-Z. 8867/II.

Hauptergebnisse der österreichischen Eisenbahnstatistik im Jahre 1891.

(Schluss.)

Die Leistungen der Fahrbetriebsmittel bestanden für die gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1891 in 101,822.096 Nutzkilometer, 717,893.625 Personen- und 3.313,703.919 Lastwagen-Achskilometer (von eigenen und fremden Wagen auf der eigenen Bahn) und in 8.236,271.858 Netto-Tonnenkilometern. Davon kamen:

Zum Gesammtgewichte der geförderten Nettolast hat das Personengewicht 234·7 und das Gepäcks-, Güter- und Thiergewicht 8001·6 Millionen Tonnenkilometer, daher ersteres um 19·5 pCt. und letzteres um 4·4 pCt. mehr als im Vorjahre beigetragen. Die Zunahme der von den Locomotiven geleisteten Nutzkilometer betrifft gleichmässig sowohl die gemeinsamen, als auch die österreichischen Eisenbahnen, und zwar erstere mit 0·8 pCt. und letztere mit 7·7 pCt., während die Zahl der von den Personen- und Lastwagen geleisteten Achskilometer, sowie auch jene der geförderten Netto-Tonnenkilometer bei den ge-

	Nutzkilometer		Wagenachs-kilometer	Netto-Tonnenkilometer	
	im Ganzen Millionen	pro Kilometer Betriebslänge genau	Millionen	im Ganzen Millionen	pro Kilometer Betriebslänge genau
Gemeinsame Eisenbahnen	18·5	7016	752·9	1653·6	627.051
Oesterreichische Eisenbahnnen	83·3	6046	3278·7	6582·7	477.649
u. zw. Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction	39·8	5651	1309·3	2463·2	349.280
Privatbahnen	43·5	6459	1969·4	4119·5	612.177
zusammen	101·8	6202	4031·6	8236·3	501.646
gegen 1890*)	+ 6·4%	+ 4·8%	+ 12·6%	+ 4·8%	+ 3·3%

*) Die bei der Berechnung der percentuellen Zunahme der Betriebs- und finanziellen Ergebnisse der gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1891 in Betracht gezogenen Daten, betreffend das Betriebsjahr 1890, beziehen sich bei ersteren nur auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn und die Südbahn und bei letzteren auf die im Jahre 1890 im Betriebe gestandenen österreichischen Eisenbahnen einschliesslich der auf dem österreichischen Staatsgebiete gelegenen Theilstrecken der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

meinsamen Eisenbahnen um 2·2, bezw. 0·5 pCt. geringer, bei den österreichischen Eisenbahnen um 16·3, bezw. 6·2 pCt. grösser war als im Jahre vorher. Pro Kilometer Betriebslänge berechnet, betrug die Zahl der im Jahre 1891 geförderten Nettotonnen bei den gemeinsamen Eisenbahnen 627·051 gegen 629.890, und bei den österreichischen Eisenbahnen 477.649 gegen 457.511 im Vorjahre.

Die Betriebsergebnisse der gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen waren, nach der Zahl der im Jahre 1891 beförderten Personen und dem Gewichte der transportirten Güter zu schliessen, günstigere als im Jahre 1890. Es gelangten im Jahre 1891 zur Beförderung:

	Personen im Ganzen	Personen pro Kilomet.	Gütertonnen im Ganzen	Gütertonnen pro Kilomet.
Gemeinsame Eisenbahnen	16,137.980	6119	10,228.888	3879
Oesterreichische Eisenbahnen	68,818.981	4999	74,328.446	539[illegible]
und zwar Bahnen in Verwaltung der k. k.				
General-Direction	34,667.172	4926	21.972.182	3116
Privatbahnen	34,151.809	5075	52,356.264	7780
zusammen	84,956.961	5179	84,557.334	5150
gegen 1890	+ 19·0%	+ 17·4%	+ 3·8%	+ 2·3%

Von der Gesammtzahl der beförderten Reisenden benützten 1·2 pCt. die I., 9·2 pCt. die II., 87·3 pCt. die III. und 0·2 pCt. die IV. Wagenclasse, während 2·1 pCt. der Passagiere dem Militärstande angehörten. Vom Gesammtgewichte der expedirten Güter entfielen 0·2 pCt. auf Gepäck, 0·6 pCt. auf Eilgut, 93·6 pCt. auf Frachtgut und 5·6 pCt. auf Regiegut. Durchschnittlich hat ein Reisender der I. Classe 83·46, der II. Classe 54·94, der III. Classe 32·49, der IV. Classe 29·07 und ein Reisender vom Militär 83·18 km durchfahren, während die mittlere Transportweite einer Tonne vom Gepäck 90·09, vom Eilgut 108·82, vom Frachtgut 93·19 und vom Regiegut 117·36 km betragen hat.

Die Betriebseinnahmen der gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen gestalteten sich im Jahre 1891 entsprechend der Intensität des Verkehrs weit günstiger als im Vorjahre. Die Transporteinnahmen haben für Personen fl. 48,923.587, für Gepäck, Eil- und Frachtgut fl. 178,364.738, im Ganzen somit fl. 227,288.325 betragen und gegen jene im Vorjahre aus dem Personenverkehre um fl. 942.727 oder 1·9 pCt., aus dem Gepäcks-, Eil- und Frachtgutverkehre um fl. 3,913.781 oder 2·2 pCt. und insgesammt um fl. 4.856.508 oder 2·2 pCt. zugenommen. Es betrugen im Jahre 1891 die

	Betriebseinnahmen im Ganzen	Betriebseinnahmen pro Kilometer	Gesammteinnahmen im Ganzen	Gesammteinnahmen pro Kilometer
Gemeinsame Eisenbahnen	46,546.804	17.650	47,566.951	18.002
Oesterreichische Eisenbahnen	180,741.521	13.029	183,982.501	13.350
und zwar Bahnen in Verwaltung der k. k.				
General-Direction	65,912.283	9.345	67,247.535	9.536
Privatbahnen	114,829.238	16.839	116,734.966	17.347
zusammen	227,288.325	13.768	231,549.452	14.098
gegen 1890	+ 2·1%	+ 0·2%	+ 2·0%	+ 0·5%

An der Gesammteinnahme aus allen Verkehrszweigen participirten die Einnahmen aus dem Personenverkehr mit 21·1 pCt., die aus dem Gepäcks- und Güterverkehr mit 77·0 pCt. und die sonstigen Einnahmen, als: Mieth- und Pachtzinse, Wagen- und Sackmiethe, Gebühren für telegraphische Depeschen und sonstige Erträgnisse mit 1·9 pCt. Die sonstigen Einnahmen beliefen sich auf im Ganzen fl. 4,261·127, wovon auf die gemeinsamen Eisenbahnen fl. 1,020.147 und auf die österreichischen Eisenbahnen fl. 3,240.980 und von der Summe der letzteren wieder auf die in Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen befindlichen Bahnen fl. 1,335.252 und auf die Privatbahnen fl. 1,905.728 kamen.

Zu den vorstehend nachgewiesenen Betriebseinnahmen haben die Einnahmen aus dem Personenverkehr 21·5 pCt. und die aus dem Gepäcks- und Güterverkehr 78·5 pCt. beigetragen. Für die gemeinsamen Eisenbahnen berechneten sich die Antheile am Erträgnisse dieser Verkehrsarten mit 23·8, bezw. 76·2 pCt., für die österreichischen Eisenbahnen mit 20·9, bezw. 79·1 pCt., und zwar für die in Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen stehenden Bahnen mit 24·8, bezw. 75·2 pCt. und für die Privatbahnen mit 18·2, bezw. 81·8 pCt. Von den Einnahmen aus dem Personenverkehr entfielen auf die I. Classe 6·7 pCt., auf die II. Classe 23·1 pCt., auf die III. Classe 67·3 pCt. und auf die IV. Classe 0·3 pCt., während 2·6 pCt. derselben aus der Beförderung von Militärpersonen erzielt wurden. Von dem Erträgnisse des Güterverkehres wieder kamen 1·3 pCt. auf Gepäck 3·1 pCt. auf Eilgut und 95·6 pCt. auf Frachtgut.

Die Betriebsausgaben der gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen haben im Vergleiche zu jenen des Vorjahres eine Vermehrung um fl. 9,930.914 oder 9·8 pCt. erfahren. Die Zunahme der Ausgaben betrug bei der allgemeinen Verwaltung fl. 269.989 oder 6·4 pCt., bei der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung fl. 2,358.825 oder 8·7 pCt., beim Verkehrs- und commerciellen Dienst fl. 3,564.221 oder 8·9 pCt. und beim Zugförderungs- und Werkstättendienst fl. 3,737.879 oder 12·5 pCt. Mit der Zunahme der eigentlichen Betriebskosten war überdies auch eine Vermehrung der zu denselben nicht gehörigen besonderen Ausgaben verbunden; dieselbe belief sich auf fl. 942.916 oder 4·4 pCt. und bewirkte, dass die Gesammtsumme aller Ausgaben der gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen sich schliesslich um 10,873.830 oder 8·8 pCt. höher stellte als im Vorjahr. Im Jahre 1891 betrugen die

	Betriebsausgaben im Ganzen	Betriebsausgaben pro Kilometer	Gesammtausgaben im Ganzen	Gesammtausgaben pro Kilometer
Gemeinsame Eisenbahnen	19,537.466	7394	24,423.153	9243
Oesterreichische Eisenbahnen	91.389.343	6720	108,842.266	7969
und zwar Bahnen in Verwaltung der k. k. General-Direction	39,483.763	5599	46,452.233	6587
Privatbahnen	51,905.580	7927	62,390.033	9445
zusammen	110,926.809	6829	133,265.419	8176
gegen 1890	+ 9·8%	+ 9·4%	+ 8·8%	+ 5·4%

Am Gesammtbetrage der Ausgaben participirten die eigentlichen Betriebskosten mit 83·2 pCt. und die zu denselben nicht gehörigen besonderen Ausgaben, als: Steuern und Stempelgebühren, Beiträge der Verwaltungen zu den Pensions-, Kranken-, Unterstützungs- und anderen Fonds, Einzahlungen zum Reservefond, Bezüge des Verwaltungsrathes u. dgl. mit 16·8 pCt. Die hier bezeichneten Ausgaben haben im Ganzen fl. 22,338.600 betragen, wovon auf die gemeinsamen Eisenbahnen fl. 4,885.687, auf die österreichischen Eisenbahnen fl. 17,452.923 und von diesem Betrage wieder auf die inVerwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen befindlichen Bahnen fl. 6,968.470 und, auf die Privatbahnen fl. 10,484.453 entfielen. Die vorstehend ausgewiesene Summe der Betriebsausgaben vertheilte sich mit fl. 4,439.094 oder 4·0 pCt. auf die allgemeine Verwaltung, mit fl. 29,677.144 oder 26·8 pCt. auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, mit fl. 43,281.834 oder 39·0 pCt. auf den Verkehrs- und commerciellen Dienst und mit fl. 33,528.737 oder 30·2 pCt. auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst.

In Folge der bedeutenden Zunahme der Ausgaben gestaltete sich der Eisenbahnbetrieb im Jahre 1891 minder einträglich als im Vorjahre, indem das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen (der Betriebscoëfficient) von 45·36 pCt. im Jahre 1890 auf 47 98 pCt. im Jahre 1891 gestiegen ist. Für die gemeinsamen Eisenbahnen berechnete sich der Betriebscoëlfient mit 41·07 pCt. gegen 39·70 pCt. für die österreichischen Eisenbahnen mit 49·77 pCt. gegen 46·96 pCt., für die in Verwaltung der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen befindlichen Bahnen mit 58·71 pCt. gegen 54·37 pCt. und für die Privatbahnen mit 44·60 pCt. gegen 42·70 pCt. ungünstiger als im Vorjahre.

Einschliesslich der übertragenen Ueberschüsse früherer Jahre, der Zinsen und sonstigen Einnahmen, der Erfordernisse aus dem Titel der staatlichen Gerantie etc. betrug die den gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1891 zur Verfügung gestandene Summe der Einnahmen fl. 286,853.995, wovon fl. 259,039.299 verausgabt und fl. 27,814.696 auf die Rechnung pro 1892 übertragen worden sind. Die auf die einzelnen Einnahmen- und Ausgabentitel entfallenden Beträge sind aus der nachfolgenden Zusammenstellung zu entnehmen:

	Gemeinsame Eisenbahnen fl.	Oesterreichische Eisenbahnen fl.	Zusammen fl.
Die Einnahmen aus allen Verkehrszweigen	47.566.951	183,609.668	231,176.619
die übertragenen Ueberschüsse früherer Jahre	7,821.344	3,032.078	10,853.422
die Zinsen und sonstigen Einnahmen	12,521.979	25,140.713	37,662.692
das Erforderniss aus dem Titel der staatlichen Garantie	958.002	6,203.260	7,161.262
Gesammtbetrag der Einnahmen	68,868.276	217,985·719	286,853.995
Davon wurden verwendet:			
zur Bestreitung der eigentlichen Betriebskosten	19,537.466	91,312.851	110,850.317
als Beiträge zum Reserve- und Erneuerungsfonds	25.897	1,251.489	1,277.386
zu sonstigen Zwecken	8,487.661	32,580.127	41,067.788
zur Tilgung des Anlagecapitals	4.211.535	5,250.597	9,462.132
zur Verzinsung des Anlagecapitals	28,258.910	57,418.247	85,677.157
zur Zahlung von Superdividenden	—	10,704.519	10,704.519
Gesammtbetrag der Ausgaben	60,521.469	198,517.830	259,039.299
Somit wurden erübrigt	8,346.807	19.467.889	27,814.696

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von Görz nach Haidenschaft. (Anordnung der Trassenrevision und Stationscommission.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 14. Mai das vom Landesausschusse der gefürsteten Grafschaft Görz und Gradiska vorgelegte Project für eine normalspurige Localbahn von Görz nach Haidenschaft der Statthalterei in Triest mit dem Auftrage übermittelt, bezüglich dieses Projectes, soweit dasselbe das dortseitige Verwaltungsgebiet berührt, im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationscommission einzuleiten und mit Rücksicht auf den Umstand, dass eine Theilstrecke der projectirten Localbahn auf krainisches Gebiet fällt, das Einvernehmen mit der Landesregierung in Laibach derartig zu pflegen, dass die gedachte Amtshandlung im ununterbrochenen Zuge auch für die auf krainischem Gebiete gelegene Zwischenstrecke erfolgt, sowie auch über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung, welcher sämmtliche Interessenten, insbesondere auch Vertreter der Südbahn-Gesellschaft beigezogen werden sollen, einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 15.416.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. (Ueberspannung des Bahnkörpers nächst dem Wächterhause Nr. 22 durch Kabelleitungen vom Fürst Clary'schen Elektricitätswerke in Turn bei Teplitz.) Das k. k. Handelsministerium hat die bereits durchgeführte Ueberspannung des Bahnkörpers nächst dem Wächterhause Nr. 22 durch Kabelleitungen vom Fürst Clary'schen Elektricitätswerke in Turn bei Teplitz nachträglich genehmigt. [4. Mai, Z. 16.180.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Ziegelverladestation „Matzleinsdorf", Erweiterung der Station Meidling und Haltestelle „Matzleinsdorf-Viaduct".) Die Detailprojecte für die neue Ziegelverladestation Matzleinsdorf, für die Erweiterung der Station Meidling und für die Personen-Haltestelle Matzleinsdorf-Viaduct wurden zur Ausführung genehmigt. [28. April, Z. 21.980.]

— (Schleppbahnen, abzweigend von der Linie Wien—Wr.-Neudorf: Bauconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 4. März durchgeführten politischen Begehung wurde für die projectirten Schleppbahnen, welche in km 8·7/8, 9·3/4 und km 10·0/1 der Localbahn Wien—Wr.-Neudorf abzweigen und zu den Ziegeleien der Union-Baumaterialien-Gesellschaft führen sollen, sowie auch für die projectirte Schleppbahn, abzweigend in km 8·0/1 der genannten Localbahn, zur Ziegelei vormals Tichy & Faber der Bauconsens ertheilt. [6. Mai, Z. 18.460.]

Salzkammergut - Localbahn - Gesellschaft. (Strecke Strobl—St. Lorenz: Gedeckte Galerie in km 28·8/9.) Zum Schutze des Portals des Tunnels in km 28·8/9 gegen Stein- und Schneeabstürze wird in der Richtung gegen Mondsee eine circa 20 m lange Galerie hergestellt. (5. Mai, Z. 14.295.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Projecte für fünf Objecte der Linie Carolinenbrücke—Parsch: Die Projecte für fünf Objecte im Zuge der Dampftramway-Linie Carolinenbrücke—Parsch, und zwar bei km 0·736, 0·818, 1·260, 1·314 und 1·540 wurden genehmigt. [29. April, Z. 22.389.]

Localbahn Mori-Arco—Riva. (Hühnerstall in der Station Mori.) In der Station Mori wird ein Hühnerstall hergestellt. [1. Mai, Z. 22.461.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Zusammenstellung derjenigen Eisenbahn-Linien, auf welche das Uebereinkommen keine Anwendung findet.) Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr findet auf die nachfolgenden Eisenbahnlinien keine Anwendung, und zwar:

1. Linien im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:
   a) Spalato—Siverić—Knin;
   b) Perkovic—Slivno—Sebenico;
   c) Kolomea—Sloboda rungurska nebst Abzweigung;
   d) Nadwornianski przedmiescie—Szeparowce-Kniaždwór;
   e) Podleze—Niepolomice;
   f) Lititz—Nürschan;
   g) Wama—Russ.-Moldawitza.
2. Achenseebahn.
3. Brünner Localeisenbahn.
4. Damptramway vormals Krauss & Comp.
5. Gaisbergbahn.
6. Innsbruck—Hall i. Tirol.
7. Kahlenbergbahn.
8. Mühlkreisbahn.
9. Neue Wiener Tramway.
10. Prager Drahtseilbahn auf das Belvedere.
11. Prager Drahtseilbahn auf den Laurenziberg.
12. Prager elektrische Eisenbahn vom Belvedere zum kgl. Thiergarten.
13. Salzburger Eisenbahn- und Tramway.
14. Salzburger Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg.
15. Steyrthalbahn.
16. Linien im Betriebe der Südbahn-Gesellschaft:
    a) Mödling—Hinterbrübl (mit elektrischem Betriebe);
    b) Preding-Wieselsdorf—Stainz;
    c) Pöltschach—Gonobitz.
17. Wiener Localbahnen - Actiengesellschaft (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf).

Waldbahn des Sägewerkes in Demnia wyżna. (Locomotivprüfung.) Am 21. März fand im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung im Sägewerke der Firma Gebrüder Grödel in Demnia wyżna bei Skole die technisch-polizeiliche Prüfung der für die schmalspurige Waldbahn des genannten Sägewerkes bestimmten Tender-Locomotive Nr. 2837, welche in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in Linz im Jahre 1893 erbaut wurde, anstandslos statt. Der Kessel dieser Locomotive wurde laut Certificat der gesetzlichen Probe unterzogen und hat dieselbe anstandslos bestanden. Die Maschine besitzt im Ganzen zwei miteinander gekuppelte Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die Maschine hat aussenliegende horizontale Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson und ist aussenliegend. Die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch drei Blattfedern, von denen die der zweiten Achse eine Querfeder ist, auf die beiden Achsen übertragen. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur versehen und ist die Locomotive noch ausgestattet mit const. Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren, Sandstreuapparat, Spindelbremse und einem cylindrischen Rauchfang mit Rosette. Die Spurweite beträgt 0·800 m, das Gesammtgewicht der Maschine im ausgerüsteten Zustande 8 t, die concessionirte Dampfspannung 12 Atmosphären. Die mit dieser Maschine unternommene Probefahrt fand auf einer Theilstrecke der 13·4 km langen Waldbahn des Sägewerkes der Firma Gebrüder Grödel hin und zurück statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 25 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 18 km per Stunde erreicht. Die Locomotive zeigte selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen stets ruhigen und sicheren Gang, so dass aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand obwaltete, dieselbe für den Zugförderungsdienst auf der genannten Waldbahn zu verwenden. [H.-M.-Z. 26.107.]

Oesterreichische Eisenbahn - Verkehrsanstalt. (Anschaffung von 10 Reservoirwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Vorlage gebrachten Constructionstypenzeichnungen für 10 Reservoirwagen von 14.000 l Inhalt mit Bremse für Spiritustransporte genehmigt und die erstattete Anzeige über die Anschaffung der Reservoirwagen bei der Königsfelder Maschinenfabrik Lederer & Porges in Brünn genehmigend zur Kenntniss genommen. [Z. 15.405.]

Nachrichten aus Ungarn.

Strassenbahn zum Budapester Centralfriedhof nächst Kerepes. (Ministerial-Erlass, betreffend die Umwandlung des bisherigen Dampfbetriebes in elektrischen Betrieb.) Der kgl. ungar. Minister des Innern hat in einem an die Budapester Municipalverwaltung gerichteten Erlasse genehmigt, dass die Umwandlung der Friedhof-Dampftramway in eine Bahn mit elektrischem Betriebe, und zwar in der von der Generalversammlung ertheilten Form und bis zur definitiven Regelung der Volkstheatergasse auch in den inneren Stadttheilen die oberirdische Leitung angewendet werden könne (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 17 und 32). Die endgiltige Concession, sowie die Anordnung der administrativen Begehung ist, wie es in dem Erlass heisst, Sache des Handelsministers. Der Handelsminister behält sich gleichzeitig das Recht vor, eventuell darüber zu disponiren, dass auf dieser Linie die Lastenbeförderung mittelst Dampfbetriebes eingeführt werde.

Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 10. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Grafen Stefan Szapáry und in Auwesenheit des Regierungsvertreters Ladislaus Vörös, Ministerialrath im kgl. ungar. Handelsministerium, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (vormals Siemens & Halske) statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 88 ex 1892). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung (es waren 7750 Actien mit 310 Stimmen repräsentirt) und Constituirung des Bureau gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Betriebsjahre 1892 zur Verlesung. Diesem zufolge betrugen die Einnahmen fl. 772.139·89; hievon entfallen auf die Barosz-gasse-Linie fl. 118.513·26, auf die Podmaniczkygasse-Linie fl. 107.123·50, auf die Linie Grosse Ringstrasse fl. 435.680·97, auf die Königsgasse-Linie fl. 55.733·07, auf die Friedhofs-Linie fl. 49.716·38, und unter dem Titel „Verschiedene Einnahmen" auf Zinsen nach Wertpapieren, Schadenersatz etc. fl. 5422·71. — Die Ausgaben beliefen sich auf fl. 483.028·44, und zwar: Allgemeine Administration fl. 35.932·55, Bahnaufsicht und Bahnerhaltung fl. 45.779·20, Verkehrs- und commercieller Dienst 64.754·65, Zugs- und Werkstättendienst fl. 213.772·82, Steuern, Stempel und Gebühren etc. fl. 62.789·22, Abschreibung vom Werthe der Bahn und Einrichtung fl. 60.000·—.

Die Bilanz pro 31. December zeigt folgende Ziffern: Activa: Die durch den Handelsminister festgestellten Bau- und Geschäftseinrichtungskosten fl. 3,410.005·83, für Bauten und Investitionen nach Kostenvoranschlag bewilligte Summe fl. 359.994·17, Investitionsreserve fl. 180.000, bei den Behörden zu deponirende Cautionsreserve zusammen fl. 4,000.000; Immobilien der ausserordentlichen Reserve fl. 70.252·84; Werthpapiere der ausserordentlichen Reserve fl. 65.000; Forderungen fl. 244.885·48; Cassevorrath fl. 6033·24; Materialienvorrath fl. 42.299·58; Totale fl. 4,428.471·14. — Passiva: Actiencapital fl. 3,000.000; Bau- und Investitions-Voranschlagsfond fl. 359.994·17; Investitions-Reservefond fl. 180.000; Cautions-Reservefond fl. 50.000; ausserordentlicher Reservefond fl. 274.753·09; Creditoren fl. 202.653·74; Cautionen der Angestellten fl. 11.238; Krankenunterstützungsfond fl. 720·69; Werthverminderung der Bahn und der Ausrüstung fl. 60.000; Gewinn fl. 289.111·45; Totale fl. 4,428.471·14. Im Berichte wird hervorgehoben, dass das Handelsministerium die technische Ueberprüfung der Linien der Gesellschaft durchgeführt und das thatsächliche Bau- und Betriebseinrichtungs-Capital mit fl. 3,410.005 festgestellt habe, von welchem Betrage fl. 2,647.672 auf die elektrischen Eisenbahnen, fl. 762.332 auf Locomotivbahnen entfallen. Zuzüglich der in Ausführung begriffenen Bauten, Investitionsreserven und sonstigen Sicherstellungsfonds ist das Anlagecapital in runder Zahl auf vier Millionen Gulden festgestellt. Nachdem die Gesellschaft bisher nur Actien für drei Millionen Gulden emittirt hat, schlägt die Direction der Generalversammlung vor, Actien für eine Million Gulden Nominale, demnach 10.000 Stück Actien à fl. 100 Nominale zum Curse von fl. 150 zuzüglich der fünfpercentigen Zinsen seit 1. Jänner 1893 zu emittiren. Nach je drei alten Actien haben die Actionäre das Bezugsrecht auf eine neue. Demgemäss wird die Direction um Modification des § 7 der Statuten an den Handelsminister eine Eingabe richten. Der aus dem Aufgelde von fl. 50 resultirende Gewinn wird der ausserordentlichen Reserve zugeführt. — Im Sinne der gesellschaftlichen Uebereinkommen mit der Firma Siemens & Halske hat letztere den aus der Zeit ihrer eigenen Betriebsführung resultirenden Betriebsüberschuss der Gesellschaft überlassen. Dieser Betrag, welcher nach Deckung der gesammten Gründungskosten noch fl. 274.753 ausmacht, ist als ausserordentlicher Reservefond dem Gesellschaftsvermögen zugeführt worden. — Die Waggons der Gesellschaft legten im Jahre 1892 312.160 Wagenkilometer zurück und haben circa vierzehn Millionen Personen befördert, während im Jahre 1891 die Anzahl der beförderten Personen nur 8½ Millionen betrug. Die Einnahme war im Jahre 1892 fl. 766.717, um fl. 216.558 mehr als im Vorjahre. Nach Deckung der gesammten Betriebskosten und nach allen Abschreibungen stehen noch fl. 289.111 als Reingewinn zur Verfügung der Generalversammlung. Hievon werden zu Verkehrsreserven fl. 6955, zu Steuerreserve fl. 28.000, zu Directions-Tantièmen fl. 13.911 verwendet. Die Einlösung des 1892er Coupons geschieht mit fl. 7 (= 7 Percent) per Actie und erfolgt die Auszahlung bereits vom 12. Mai angefangen bei der Budapester Filiale der Anglo-Oesterreichischen Bank. — Die Berichte der Direction und des Aufsichtsrathes wurden von der Generalversammlung acceptirt, den sämmtlichen Anträgen zugestimmt und der Direction das Absolutorium ertheilt. Nach Schluss der Verhandlungen erfolgten die Wahlen in den Directions- und den Aufsichtsrath und wurden sämmtliche Functionäre wiedergewählt.

Industriebahn in Budapest zur Bewältigung der Ausfuhr von Fäcalstoffen, Haus- und Strassenkehricht. (Technisch-polizeiliche Begehung, Betriebseröffnung.) Am 17. Mai fand in Budapest unter Führung des Sectionsrathes Julius Balogh und mit Beiziehung der Vertreter der interessirten Staats-, Comitats- und Gemeindebehörden die technisch-polizeiliche Begehung der vom Spediteur Johann Cséry und Consorten erbauten Industriebahn zur Bewältigung der Ausfuhr von Fäcalstoffen, Strassen- und Hauskehrichtes (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 100 ex 1892) statt. Die 4·6 km lange Bahn geht vom IX. Bezirk, äussere Uellöerstrasse, aus und führt bis zum Gabácser Hotter, woselbst sich der Depot- und Sortirungsplatz befindet. Nachdem die Commission den Bauzustand der Bahn entsprechend befunden hatte, ertheilte der Commissionsleiter die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes und wurden die Pächter der Ausfuhr angewiesen, sämmtliche aus den linksuferseitigen Stadtbezirken provenirenden Fäcalstoffe, sowie den Strassen- und Hauskehricht von der Verladerampe der Cséry-schen Industriebahn aus directe in die Waggons zu verladen. Die von der Unternehmung beigestellten Waggons sind den sanitäts-polizeilichen Anforderungen entsprechend construirt. Die Direction der Bahn ist verpflichtet, die Fahrbetriebsmittel täglich reinigen und desinficiren zu lassen.

Transport von Borstenvieh mittelst Eisenbahn nach den Borstenvieh-Mastanstalten in Steinbruch, Gyula, Debreczen und Grosswardein. (Einführung von Vorsichtsmassregeln gegen Verschleppung von Seuchen.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister zur Sicherung der Borstenvieh-Mastanstalten in Köbánya (Steinbruch), sowie jener in Gyula, Debreczen und Nagyvárad (Grosswardein) vor Einschleppung von mit Seuche behaftetem Borstenvieh folgende Bestimmung erlassen:

Aus Gemeinden, wo die Fäule herrscht, sowie auch aus den Nachbargemeinden ist der Transport von Schweinen nach Steinbruch verboten; im Uebrigen ist der Transport gestattet, wenn auf dem Certificate bestätigt wird, dass sich die Schweine zehn Tage lang in einem seuchenfreien Orte befunden hatten und wenn überdies die Thiere vor ihrer Einwaggonirung thierärztlich untersucht worden sind, was auf dem Certificate durch den Vermerk „die Schweine sind gesund, können nach Steinbruch befördert werden“ zu bestätigen ist. Von Märkten aus können Schweine nach Steinbruch direct überhaupt nicht befördert werden. Eine Ausnahme wird bezüglich der Borstenviehmärkte in Gyula, Debreczen und Grosswardein gemacht, wenn das vom Ministerium zur veterinär-polizeilichen Untersuchung des Marktes entsandte Organ den Transport als zulässig bezeichnet. Nach Steinbruch gelangende Sendungen, bezüglich welcher auf dem Certificate die seuchenfreie Provenienz nicht bemerkt ist oder unter welchen sich auch nur ein einziges verseuchtes Thier vorfindet, sind sofort nach der Ausgangsstation zurückzudirigiren, während derartige von Märkten kommende Thiere acht Tage lang, bezw. bis zum Ablaufe des Krankheitsprocesses, auf Kosten der Partei in besonderen Ställen unterzubringen sind. Diese Verordnung ist mit 15. Mai in Kraft getreten.

Ausland.

Preussen. (Auflegung von Büchern in Zügen auf Staatsbahnstrecken.) Die kgl. Eisenbahndirection Frankfurt a/M. hat mit dem Universal-Reisebureau J. Schottenfels & Co. in Frankfurt a/M. einen Vertrag zur Lieferung von Büchern abgeschlossen, die in Gemeinschaft mit der Annoncenexpedition Haasenstein & Vogler, Actiengesellschaft, mit Anfang Juli zur Ausgabe gelangen sollen. Die Bücher sollen auf den grösseren Strecken der Preuss. Staatsbahnen in deren Wagen I. und II. Classe im localen Schnellzugsverkehr sowohl, als auch im internationalen zur Unterhaltung der Reisenden aufgelegt werden und nebst ausführlichen Beschreibungen der auf den befahrenen Strecken liegenden Hauptorte und deren Umgegend, Droschken und andere Tarife, amtliche Bestimmungen u. s. w. enthalten. Auch Anzeigen werden in die Bücher aufgenommen werden.

— (Vereinigung der Güterbahnhöfe auf dem Hamburger und Lehrter Bahnhofe in Berlin.) Mit dem 1. Mai wurden die Güterbahnhöfe auf dem Hamburger und Lehrter Bahnhofe in Berlin (Bezirk der kgl. Eisenbahndirection zu Altona) zu einem Güterbahnhofe vereinigt, welcher die Bezeichnung „Berlin H- und L“ (Hamburger und und Lehrter Bahnhof) führt.

Italien. (Linie Faenza—Florenz.) Am 23. April hat die Eröffnung der neuen Linie Faenza—Florenz stattgefunden. Diese Linie, welche von der Station Faenza der Eisenbahn Bologna-Ancona abzweigt und gegen das Lamone-Thal ansteigt, misst 101 km und ist in drei Strecken getheilt. Mit der ersten Strecke, Faenza—Marradi, 34 km lang, wurde am 8. November 1880 begonnen. Dieselbe wurde am 26. April 1888 dem Betriebe übergeben. Die zweite Strecke, Borgo S. Lorenzo — Florenz, misst 35·165 km und wurde in zwei Theilstrecken getheilt. Mit der ersten Theilstrecke wurde am 29. Jänner 1883, mit der zweiten am 6. November 1884 begonnen. Die ganze Strecke gelangte am 9. April 1890 zur Eröffnung. Die kleine Strecke Crespino—Fosso—Canecchi wurde im September 1890 fertiggestellt. Die Strecke Marradi—Borgo S. Lorenzo, 34 km lang, war im September 1892 fertig. Die erste Strecke weist eine Brücke über den Pontelungo und zwei Brücken über den Lamone, sowie eine über den Campodocio, endlich auch einen 68 m langen Tunnel auf, welcher sich zunächst Celserato befindet. Die Kosten dieser Strecke betrugen 13,200.000 L., mithin per Kilometer 390.480·18 L. Die zweite Strecke zählt die acht Tunnels Carzola, Pratolino, Paretaio, S. Bartolo, Basciano, S. Andrea, Spiccarello und Monterinaldi. Auf dieser Strecke befinden sich weiters 141 Brücken und 15 Viaducte. Diese Strecke hat 37 Millionen Lire, mithin mehr als eine Million

Lire per Kilometer gekostet. Die letzte Strecke bot nicht weniger Schwierigkeiten als die vorgenannte. Sie übersetzt siebenmal den Lamone bis sie am Appennin den Höhepunkt, 557·883 m ober dem Meeresspiegel, erreicht. Das Terrain, welches von dieser Strecke durchschnitten wird, ist ein sicheres. Die Maximalsteigung beträgt 28 Promille. Die Strecke ist in drei Theilstrecken getheilt: die erste zählt 17 Tunnels in der Gesammtlänge von 6383·74 m. Die grössten sind jener vom Saltino (1152 m) und vom Salto del Cavallo (1297·10 m). Unter den Kunstobjecten sind besonders hervorzuheben: die Brücke über den Lamone, 40 m lang, eine 52·46 m lange Viaductbrücke, ein Viaduct über den Camurranograben und ein Viaduct über den Maseragraben. Auf der zweiten Theilstrecke Crespino—Fosso Canecchi, 7720·84 m lang, sind 23 Kunstobjecte, 8 Tunnels in der Gesammtlänge von 4863·41 m, von welchen der Appennin-Tunnel (3778·93 m) der wichtigste ist. Die Kosten dieser Strecke betrugen 10,700.000 L., mithin 1,386.549·17 L. per Kilometer. Die dritte Theilstrecke Fosso Canecchi weist viele Specialobjecte auf. Eine 39 m lange Metallconstruction über den Cerreto, fünf Tunnels in der Gesammtlänge von 3558·05 m, von welchen der hervorragendste 2051·51 m lang ist. Die Maximalsteigung der ganzen Linie beträgt 25 Promille, und zwar auf der Strecke Marradi—Borgo S. Lorenzo. Mit dieser Linie wird die Verbindung zwischen der Marche und der Toscana wesentlich abgekürzt. Von Ancona nach Faenza benöthigt man jetzt drei Stunden, von Faenza nach Florenz weitere drei Stunden, nachdem die Steigungen eine grössere Fahrgeschwindigkeit nicht gestatten.

— (Schiedsrichter - Collegien.) Conte Commendatore Giglieri, Senator des Königreiches, wurde für ein weiteres Triennium zum Präsidenten der mit dem Gesetze für die Eisenbahn-Uebereinkommen und Verträge eingesetzten Schiedsrichter-Collegien wiedergewählt. Zum Vice - Präsidenten wurde der Advocat Commendatore Francesco Bonasi, Senator des Königreiches, gewählt.

— (Eisenbahn Eboli — Reggio.) Am 7. Mai fand der Durchschlag des Tunnels von San Cataldo in Gegenwart der Regierungsvertreter, der Vertreter der Unternehmer und mehrerer Ingenieure statt. Derselbe zeugte von der grössten Präcision der Messungen. Dieser Tunnel ist 5 km lang und der längste von der ganzen Linie Eboli—Reggio.

— (Neue directeste Züge zwischen Mailand und Venedig.) Wie wir dem „Giornali dei Lavori Pubblici" entnehmen, werden demnächst von der Strade ferrate Meridinonali zwei directeste Schnellzüge auf der Linie Mailand—Venedig eingeführt, welche die Hin- und Rückreise in acht Stunden und einen siebenstündigen Aufenthalt in Venedig gestatten werden.

— (Neue Locomotiv-Type bei der Mittelmeerbahn.) Aus dem „Giornali dei Lavori Pubblici" entnehmen wir, dass die von der Mittelmeerbahn-Gesellschaft angestrebte Einführung einer neuen Locomotiv-Type, System Compound, im Interesse des Verkehres der Personen- und der gemischten Züge auf den weniger frequentirten Linien, die Genehmigung Seitens des Oberen Rathes für öffentlichen Arbeiten erlangt hat. Diese neue Locomotive, welche schwere Züge auf Steigungen von 15 bis 16 Promille zu fördern und eine Fahrgeschwindigkeit von 55 km pro Stunde zu erreichen im Stande ist, hat sechs gekuppelte Räder mit einem Durchmesser von 1·500 m und hat eine Förderungscapacität von 6000 kg bei einer Geschwindigkeit von 40 km pro Stunde.

— (Einführung der Westinghouse-Bremse auf dem adriatischen Netze.) Die Verwaltung der Strade ferrate Meridionali hat einen Kostenvoranschlag, betreffend die Einführung der Westinghouse-Bremse an Stelle des Systems Hardy bei dem gesammten gesellschaftlichen Materiale, zur Prüfung vorgelegt. Die Kosten belaufen sich auf 2,110.237·50 L.

— (Drahtseilbahn Perrero-Prati.) Das Militär-Genie-Corps hat die Studien für den Bau einer Drahtseilbahn, welche Perrero mit der Gemeindegrenze von Prati verbinden soll, beendet. Demnächst beginnt man mit den Expropriationen. Diese in erster Linie strategische Eisenbahn soll auch dem Publicum, jedoch unter Handhabung gewisser Vorsichtsmassregeln zur Benützung überlassen werden. Wie man versichert, soll diese Linie von strategischer Bedeutung sein, da die Truppen zur Zurücklegung des Weges zu Fuss die zehnfache Zeit benöthigen würden.

— (Tramway Pieve - Cento - Pontelagoscuro-Copparo - Ferrara.) Der Magistratsrath von Ferrara hat am 5. Mai das Project für die Tramway Pieve-Cento-Pontelagoscuro-Copparo-Ferrara genehmigt und wurde bei diesem Anlasse dem dringenden Wunsche nach einer Verbindung mit dem östlichen Theile der Provinz Ausdruck gegeben.

— (Elektrische Eisenbahn in Mailand.) Die Gesellschaft Edison hat die Gesellschaft Thomson Houston mit der Vornahme der Probefahrten auf der elektrischen Eisenbahn in Mailand betraut, welche vom Domplatze über Via Mercanti, Via Dante, Foro Bonaparte, Via Vicenzo Monti, Via Mario Pagano, Corso Sempione nach Via Canova führt und zweigeleisig ist. Diese neue Linie soll fünf Monate nach Unterzeichnung des Contractes, d. i. noch im nächsten September fertiggestellt und eröffnet werden.

— (Generalversammlung der Eisenbahn Turin-Pinerolo-Torre Pellice.) Diese Generalversammlung fand am 27. April am Sitze der Gesellschaft in Turin statt. Die Tagesordnung lautete: Bericht des Verwaltungsrathes; Genehmigung des Rechnungsabschlusses; Wahl des Verwaltungsrathes, der Rechnungsrevisoren und der Ersatzmänner; Ziebung von 79 Actien der I. und von 6 Actien der II. Serie. Der Bericht des Verwaltungsrathes führt aus, dass der Personenverkehr wieder im Zunehmen begriffen sei, dass jedoch die Einnahmen aus dem Frachtentransport abgenommen haben. Die Gesammteinnahmen des Betriebsjahres 1892 betrugen 802.020·39 L. gegenüber 819.018·03 L. des Jahres 1891. Der Verwaltungsrath hat denn auch schon Schritte unternommen, auf dass die betriebführende Gesellschaft wenigstens während der Sommersaison ein fünftes Paar Schnellzüge einführe und man gewärtigt die Genehmigung des Ministeriums. Die Reineinnahme des Betriebsjahres 1892 betrug 310.522·27 L. Werden von dieser Summe die zwei à conto-Zahlungen von je 8 L. für den 1. Juli 1892 und für den 1. Jänner 1893 an die Actien im Gesammtbetrage von 265.936 L. in Abschlag gebracht werden, so verbleiben 41.596·27 L., welche noch ein Saldo von je 2 L. für jede Actie gestatten, auf welche Art die Dividenden für das ganze Jahr 1892 auf 18 L. steigen. Die Wahl des Verwaltungsrathes wurde nach Genehmigung des Rechnungsabschlusses vorgenommen. Der Rechnungsabschluss ergab einen Ueberschluss von 310.522·27 L. Zum Schlusse wurden die Actien gozogen.

England. (Bahnverkehr in der Osterzeit.) In der Woche, welche dem Ostersonntag vorangeht, und in jener, welche demselben folgt, zeigt sich regelmässig eine sehr beträchtliche Steigerung des Bahnverkehres, welcher mit der Feiertagszeit und den innerhalb derselben unternommenen Excursionen des Publicums in enger Beziehung steht.

In diesem Jahre erreichte der Osterverkehr in Folge der besonders günstigen Witterungsperiode eine bisher noch nicht verzeichnete Höhe.

Im Nachstehenden sind die diesbezüglich erzielten Einnahmen im Personenverkehre und im Gesammtverkehre aller Bahnen Grossbritanniens zusammen für die letzten Jahre dargestellt:

Jahr	Verkehr der zweiten Osterwoche		Verkehr in beiden Osterwochen zusammen	
	Einnahmen aus dem		Einnahmen aus dem	
	Personenverkehre	Gesammtverkehre	Personenverkehre	Gesammtverkehre
	£	£	£	£
1893	735.000	1,482.000	1,435.000	2,981.000
1892	695.000	1,439.000	1,383.000	2,883.000
1891	641.000	1,429.000	1,250.000	2,856.000
1890	657.000	1,411.000	1,329.000	2,878.000

Nordamerika. (Daten über das Bahnwesen der Vereinigten Staaten.) Das Bahnnetz der Vereinigten Staaten weist mit Ende Juni 1892 eine Länge von 168.349 engl. Meilen gleich 270.873 km auf; die Totaleinnahmen desselben betrugen im genannten Jahre 1222,711.000 Dollars sohin um 125,950.000 D. mehr als im Vorjahre. Von den Einnahmen entfällt circa 30 pCt. auf den Personenverkehr und circa 70 pCt. auf den Frachtenverkehr. Der Reinertrag der Bahnen betrug 43,116.000 Dollars. Das durchschnittliche Bruttoerträgniss aller Bahnen betrug per engl. Meile 7400 D. Dasselbe wird bis zum Betrage von 13.000 Dollars von 13 Bahnen, bis zum Betrage von 20.000 D. von 10 Bahnen und bis zur Höhe von 27.600 D. per Meile von 8 Bahnen überschritten. Die Totaleinnahmen mehrerer grosser Bahnnetze sind sehr bedeutend, und betrugen z. B. jene der canadischen Pacificbahn 21,032.000 D., jene der Northern Pacificbahn 24,911.000 D., der Chicago- und North Western - Bahn 32,064.000 D., der New York Central- und Hudson River-Bahn

44,841.000 D., der Southern Pacific-Bahn 47,481 000 D., endlich jene der Pennsylvania-Bahn 68,260.000 D. Die Bahnen des Südens, d. i. jene von Kentucky, Tennesee, Missisippi, Alabama, Georgia, Florida und von Louisiana weisen seit 1890 eine stetige und beträchtliche Zunahme des Güterverkehres auf. Während in dem letztgenannten Jahre die Anzahl der im Frachtenverkehre geleisteten Zugmeilen noch 394.096 per Bahnmeile betrug, stieg dieselbe im Jahre 1891 auf 405.905, und im Jahre 1892 auf 492.926. [„Railway News.“]

— (Bahnverkehr zur Columbischen Ausstellung.) Aus Anlass der Ausstellung in Chicago kündigte die New-York Central- und Hudson River-Eisenbahn an, dass von ihrer Centralstation in New-York nunmehr Züge nach Chicago in 20 Stunden verkehren werden, während bisher die Fahrtdauer 24 Stunden betrug. Eine zweite für den Verkehr New-York – Chicago in Betracht kommende Bahn, die Pennsylvania-Bahn wird gleichfalls die Fahrtdauer ihrer Züge reduciren, um einen grösseren Theil des Personenverkehres während der Ausstellung an sich zu ziehen. Den beiden genannten Bahnlinien fällt bereits jetzt in der Hauptsache der Verkehr zwischen Chicago und dem Meere zu, ausserdem betheiligen sich an denselben aber auch die New-York-, Erle- und Western-Bahn in Verbindung mit der Chicago- und Grand Trunk-Bahn, ferner die erstgenannte in Verbindung mit den West Shore-Linien und den Wabash-Linien. Nachdem die Entfernung zwischen Montreal und Chicago geringer ist, als jene zwischen New-York und Chicago dürfte ein Theil des englischen Ausstellungsverkehres auch die canadische Route benützen. Gegenwärtig beansprucht die Fahrt von Montreal nach Chicago je nach der gewählten Route 23—25 Stunden, jedoch werden auch Seitens der canadischen Bahnen bereits Verkürzungen dieser Fahrtdauer ins Auge gefasst, und nachdem diese Routen durch Landstriche mit grossen Naturschönheiten (Golf und River St. Lawrence) ziehen, so wird voraussichtlich ein Theil der Besucher Chicagos den Weg über Montreal wählen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Aglaja“ nach Calcutta.) Dieser Dampfer von 1166 Tonnen Gehalt ist am 21. April mit 68 Passagieren und 418 Tonnen factischer Ladung nationaler Provenienz, sowie 8972 Stück diverser Holzsorten von Triest nach Calcutta abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said: 60 Colli Papier, 38 Colli Esswaaren, 5 Colli Manufacte, 19 Colli chemische Producte, 11 Colli Spiritus, 102 Colli Zucker, 6 Colli Oel; nach Soerabaya: 150 Colli Mehl; nach Suez: 16 Colli Esswaaren, 4 Colli Manufacte; nach Gedda: 13 Colli Manufacte, 909 Colli Zucker; nach Aden: 39 Colli Papier, 11 Colli Garne, 4 Colli Manufacte, 26 Colli Metallwaaren, 25 Colli Glasperlen, 4 Colli Schuhwaaren, 46 Colli Desinfectionsmittel; nach Hodeidah: 20 Colli Porzellan, 15 Colli Glasperlen; nach Zanzibar: 20 Colli Esswaaren, 82 Colli Glasperlen; nach Colombo: 6739 Stück Bretter; nach Rangoon: 118 Colli Garne, 1 Colli Glasperlen; nach Madras: 29 Colli Papier, 19 Colli Kurzwaaren, 4 Colli Tabak, 5 Colli Garne, 7 Colli Lampen, 9 Colli Holzwaaren, 22 Colli Metallwaaren, 64 Colli Glasperlen; nach Calcutta: 344 Colli Papier, 38 Colli Kurzwaaren, 35 Colli Baumwollwaaren, 59 Colli Garne, 21 Colli Manufacte, 10 Colli Holzwaaren, 39 Colli Metallwaaren, 269 Colli Glasperlen, 20 Colli Spiritus, 31 Colli Glaswaaren. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 223.660 fl. ö. W.

„Adria“, ungar. Seeschiffahrts - Actiengesellschaft. (Sommerfahrordnung auf den Linien Fiume—Ancona, Fiume—Venedig und vice versa.) Die Direction der Ungar. Seeschiffahrts - Actien - Gesellschaft „Adria“ verlautbart, dass während der vom 15. Mai an giltigen Sommerfahrordnung (vergl. Vrdgs. - Bl. Nr. 144 ex 1892) ihre Dampfer von Fiume nach Ancona und Venedig, sowie vice versa nach folgender Fahrordnung verkehren: Abfahrt von Fiume nach Ancona im Anschlusse an den von Budapest um 2 U. 20 M. Nchm. abgehenden Eilzug jeden Sonntag und Donnerstag um 7 U. 30 M. Früh; Ankunft dort an demselben Tage um 7 U. Abends. Abfahrt von Ancona nach Fiume jeden Dienstag und Freitag um 8 U. 30 M. Abends; Ankunft dort am nächsten Tage um 8 U. Früh. Abfahrt von Fiume nach Venedig jeden Sonntag um 4 U. Nchm.; Ankunft dort am nächsten Tage um 6 U. Früh. Abfahrt von Venedig nach Fiume jeden Dienstag um 7 U. Abends; Ankunft dort am nächsten Tage um 9 U. Früh. Bezüglich der von Venedig nach Fiume verkehrenden Dampfer wird bemerkt, dass dieselben zeitweise auch in Pirano anlaufen, was jedoch stets in den Journalen in Venedig, sowie mit besonderen Kundmachungen am St. Markusplatze publicirt wird. Rücksichtlich der obigen Reiserouten werden von Budapest nach Ancona und Venedig, sowie vice versa directe Fahrkarten ausgegeben.

Schiffahrt-Unternehmung der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. (Ausdehnung der Fahrten bis Orsova.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass in Folge des eingetretenen günstigeren Wasserstandes auf der unteren Donaustrecke die in der Fahrordnung vom 1. Mai sub IVa enthaltenen Belgrad—Gradistjeer Fahrten vom 6. Mai angefangen bis Orsova ausgedehnt werden. Es verkehren demnach die Staatsbahn-Dampfer vom genannten Tage angefangen zwischen Belgrad und Orsova laut dem in oberwähnter Fahrordnung sub IV enthaltenen Fahrplan.

Verschiedene Mittheilungen.

Galizische Carl Ludwig - Bahn. (Verlegung der Amtslocalitäten.) Die Amtslocalitäten der Galiz. Carl Ludwig-Bahn, welche sich bisher Wien, I., Franz Josefs-Quai Nr. 1 befanden, wurden am 12. Mai nach XV., Neubaugürtel Nr. 14 verlegt.

Verein Deutscher Eisenbahn - Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die Strecken Varel—Bramloge (7·63 km) und Varel—Varelerhafen (1·60 km), von denen die erstbezeichnete Strecke am 1. Mai für den Gesammtverkehr (ausschliesslich des Verkehrs mit Fahrzeugen und Vieh in Wagenladungen) und die zweite Strecke am 15. Mai für den Güterverkehr in Wagenladungen Seitens der grossh. Oldenburgischen Eisenbahndirection in Betrieb genommen worden ist, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

— (Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern.) Seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist der Vereins-Kilometerzeiger Nr. 4, sowie der III. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ ausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch den neuen Kilometerzeiger wird der im Februar 1890 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 4 nebst Nachträgen aufgehoben.

— (Sammlung von Vereins - Güterwagenpark-Verzeichnissen.) Das neue Verzeichniss Nr. 41, sowie der I. Nachtrag zu dem Verzeichniss Nr. 63 sind an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch das neue Verzeichniss Nr. 41 wird das im Juni 1881 ausgegebene Verzeichniss Nr. 41 aufgehoben.

Literatur.

„Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung“. Herausgegeben von Dr. Victor Röll, General-Directionsrath der Oesterr. Staatsbahnen unter redactioneller Mitwirkung der Oberingenieure F. Kienesperger und Ch. Lang, in Verbindung mit einer grösseren Anzahl von Mitarbeitern. Fünfter Band. Wien, Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn. 1893.

Vor Kurzem ist der fünfte stattliche Band dieses mit emsigem Fleisse im grossen Massstabe angelegten Werkes erschienen. Derselbe in der Stärke von 35 Druckbogen enthält 383 Original-Holzschnitte, 13 Tafeln und 3 Eisenbahnkarten, und sein Inhalt reicht von „Istrianer Staatsbahnen“ bis „Personenverkehr“.

Eingehender sind in diesem Bande die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Kaiserin Elisabeth-Bahn, die Kronprinz Rudolf-Bahn, die Kaschau-Oderberger Bahn, sowie in einer grösseren Abhandlung die österreichischen Eisenbahnen, sowie die Localbahnen überhaupt behandelt. Auch den niederländischen und italienischen Eisenbahnen, sowie anderen Bahnen sind umfangreichere Artikel gewidmet. Sehr reichhaltig und lehrreich sind die vielen Aufsätze technischer Natur, unter welchen nur beispielsweise jene über Kuppelungen, Kreuzungen, Lenkachsen, über den Oberbau und die Locomotiven hervorgehoben werden. Endlich sind in grösseren Abhandlungen die Militärbeförderung auf Eisenbahnen und die Personenbeförderung einschliesslich der Personentarife besprochen. Auch in der äusseren sorgfältigen Ausstattung reiht sich der fünfte Band würdig den früheren Bänden an.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Specialtarif für die Beförderung von Hornvieh aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Buchs und Sanct Margrethen vom 1. März 1886.

Giltigkeits-Verlängerung.

Mit Bezug auf die in den Nummern 32 und 45 dieses Blattes vom 18. März und 20. April 1893 enthaltenen Kundmachungen wird bekanntgegeben, dass sämmtliche Frachtsätze des genannten Specialtarifes bis auf Weiteres in Giltigkeit verbleiben.

Wien, am 24. Mai 1893. [473]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Französisch-Belgisch-Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcksverkehr.

Einführung neuer Billets.

Ab 1. Juni 1893 gelangen im Verkehre zwischen Wien und Antwerpen über Passau-Aschaffenburg-Herbesthal directe Fahrkarten III. Classe für Personenzüge mit 10tägiger Giltigkeitsdauer zum Preise von Frcs. 49·50 zur Ausgabe.

Wien, am 17. Mai 1893. [474]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren etc. vom 1. März 1884.

Mit 1. August 1893 wird der vom 1. März 1884 giltige Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren, Eisen und Stahl, Façoneisen etc. von Stationen der Belgischen Staats-, Belgischen Nord-, Mecheln-Terneuzen- und Grossen Belgischen Centralbahn nach der Station Leoben der k. k. Oesterr. Staatsbahnen ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 24. Mai 1893. [475]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Localbahn Reichenberg-Gablonz

(im Betriebe der k. k. pr. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.)

Eröffnung der Station Maffersdorf r./N. für den unbeschränkten Güterverkehr.

Am 1. Juni 1893 wird die Station Maffersdorf r./N. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet.

Demgemäss wird mit gleichem Tage die auf Seite 25 des Gebührentarifes der Localbahn Reichenberg-Gablonz vom 1. Jänner 1893 unter „Zeichenerklärungen" mit dem Zeichen **) enthaltene beschränkende Bestimmung ausser Kraft gesetzt, bezw. sind die auf Seite 26, 27, 28 und 29 des genannten Tarifes bei der Station Maffersdorf r./N. angeführten Zeichen (**) zu streichen.

Wien, am 25. Mai 1893. [476]

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr.

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1893 ist zum Tarifhefte I, II und III je ein Nachtrag II erschienen. Diese Nachträge enthalten Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen, Berichtigungen, dann hinsichtlich des Heftes II Aufnahme einer neuen Station, ferner hinsichtlich des Heftes III neue Frachtsätze im Verkehre mit Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und einigen Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn.

Diese Nachträge können bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bezogen werden.

Budapest, am 15. Mai 1893. [477]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederösterreichischer Gemeinschaftsverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes. — Giltigkeits-Verlängerung des bestehenden Tarifes und von Kartirungssätzen.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums vom 15. April 1893, Nr. 43, verlautbarte Einführung des Tarifes, Theil II, für den directen Transport von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, k. k. pr. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits, erfolgt nicht am 1. Juni 1893, sondern am 1. Juli 1893 und bleibt der mit 1. Juni 1893 ausser Kraft gesetzte gleichnamige Tarif vom 1. September 1892 auch bis 1. Juli 1893 in Wirksamkeit.

Desgleichen bleiben die im Verordnungs-Blatte Nr. 39 vom 6. April 1893, sub Post 844, publicirten Kartirungssätze noch bis 1. Juli 1893 in Kraft.

Wien, am 22. Mai 1893. [478]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Directe Personentarife für den Verkehr mit dem Auslande. (Zusatzbestimmung zu § 36 des Vereins-Betriebs-Reglements, betreffend die Haftung der Eisenbahn für verspätete Ankunft des Reisegepäcks.) In mehrere directe Personentarife für den Verkehr mit dem Auslande war zu § 36 des Betriebs-Reglements des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eine Zusatzbestimmung mit folgendem Wortlaute aufgenommen:

„Der Reisende hat für die Vorführung seines Gepäcks an den Zollgrenzen selbst zu sorgen. Die Eisenbahn-Verwaltung übernimmt keine Verantwortlichkeit für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Vorschrift."

Die k. k. General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen, welcher mehrere solche Tarife in jüngster Zeit zur aufsichtsbehördlichen Genehmigung vorgelegen sind, hat diese Zusatzbestimmung in jedem einzelnen Falle beanstandet, da die Bahnverwaltungen die Zustellung des aufgegebenen Reisegepäcks

zur Zollrevision u. zw. unentgeltlich zu besorgen haben und der Partei nur im Falle dieser Zustellung unterlassen wird, die Reclamirung ihres Gepäcks obliegt (vergl. Buschman; das neue Eisenbahn-Betriebs-Reglement etc." S. 67 und 68).

Dementsprechend hat auch in einem vor Kurzem zur Einführung gelangten Personen - Tarife mit den kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen die Zusatzbestimmung zu § 36 folgenden Wortlaut erhalten:

„Der Reisende hat der zollamtlichen Behandlung seines Gepäcks auf den Grenzstationen persönlich beizuwohnen. Die Eisenbahn - Verwaltung übernimmt keine Verantwortlichkeit für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Vorschrift."

[G.-I.-Z. 6533/III, 6. April 1893.]

Ab- und Auflegegebühr. (Bestätigung des von den Parteien bewirkten Ab- und Auflegens von Wagenladungsgütern auf den Frachtdocumenten.) Eine Bahnverwaltung hatte aus Zweckmässigkeitsgründen in mehreren Stationen einzelnen Parteien, insbesonders den durch Zweiggeleise mit ihren Linien in Verbindung stehenden Etablissements über deren specielles Ansuchen das Zugeständniss ertheilt, dass dieselben ihre zur Auf-, bezw. Abgabe gelangenden Güter, deren Auf- und Abladen, Ab- und Auflegen tarifmässig durch die Arbeitskräfte der Bahn zu besorgen wäre, ohne jede Mithilfe von Bahnorganen durch die eigenen Arbeiter ablegen und verladen, resp. abladen und auflegen dürfen.

Zugleich hatte die Bahnverwaltung ihre Stationsorgane angewiesen, diese durch die Arbeiter der Partei vollzogenen Leistungen den betreffenden Parteien zum Zwecke der Erlangung der für diese Leistungen zugestandenen Vergütungen (Ab- und Auflegegebühren) bei Aufgabsgütern auf den bezüglichen Aufnahmsscheinen oder Duplicat - Frachtbriefen, dagegen bei den Abgabsgütern auf den Original - Frachtbriefen in deutlicher unzweifelhafter Form zu bestätigen.

Da es jedoch wiederholt vorkam, dass einzelne Stationen die Bestätigung über das auf Grund eines Zugeständnisses durch Arbeiter der Partei besorgte Ablegen nicht nur auf den Aufnahmsscheinen oder den Duplicat-Frachtbriefen, sondern irrigerweise auch auf den Original-Frachtbriefen ersichtlich machten, so dass die Adressaten, welchen die tarifmässigen Ablegegebühren angerechnet wurden, berechtigt zu sein glaubten, die quästionirten Ablegegebühren reclamiren zu können, so hat die betreffende Bahnverwaltung über Auftrag der k. k. General - Inspection der Oesterr. Eisenbahnen, welcher eine bezügliche Beschwerde vorlag, ihren Stationen eingeschärft, dass bei den zur Aufgabe gelangenden Transporten das auf Grund eines Zugeständnisses durch Arbeiter der Partei erfolgte Ablegen und Verladen stets nur auf den Aufnahmsscheinen, resp. auf den Duplicat-Frachtbriefen, niemals aber auch auf den Original-Frachtbriefen, hingegen bei Abgabsgütern das durch die Arbeiter der Partei bewirkte Abladen und Auflegen lediglich auf den Original - Frachtbriefen zu bestätigen ist. [G.-I.-Z. 2723/III, 16. März 1893.]

Preussisch - Bayerischer Verkehr. (Neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.) Mit Giltigkeit vom 10. Mai 1893 gelangt für den Verkehr zwischen Stationen der Bayerischen Staatsbahnen einerseits und Stationen der Preussischen Staatsbahnen, Oldenburgischen Staatsbahn, Lübeck-Büchener Eisenbahn, Saal-Eisenbahn, Weimar-Geraer Eisenbahn und Eisenberg-Crossener Eisenbahn andererseits an Stelle des seitherigen ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zur Ausgabe. Die Dienstesstellen wurden ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass alle Verbandsstationen der auf Seite 7 des Tarifes in der besonderen Bestimmung zu § 6 der Verkehrsordnung aufgeführten Güterverkehre, soweit nicht Beschränkungen vorgesehen, im gesammten Umfange dieser Güterverkehre zur directen Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Thieren in Stallungswagen befugt sind und der Frachtberechnung für diese Transporte (s. Vorbem. zu E Kilometerzeiger Ziff. 1, Seite 16 des Tarifes) die Entfernungen der Gütertarife und die im deutschen Eisenbahntarif, Theil I, bezw. in dem vorliegenden Theil II enthaltenen Einheitssätze zu Grunde zu legen haben.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) (Reexpedition von Holzsendungen ab Salzburg.) Laut Kundmachung der kaiserl. General-Direction der Eisenbahn in Elsass-Lothringen vom 9. Mai werden mit sofortiger Giltigkeit für Holzsendungen von Salzburg (Bayr. St.-B.) nach Stationen der französischen Ostbahn und darüber hinaus die Frachtsätze des Deutsch - Französischen Holzausnahmetarifs auch bei Reexpedition in München Ostbhf. und Südbhf. im Rückvergütungswege gewährleistet.

Württembergisch - Bayerischer Verkehr. (Neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai gelangte für den Württembergisch-Bayerischen Verkehr ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II, zur Einführung. Hiedurch wird der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. Mai 1885 nebst Nachträgen und sonstigen hiezu erlassenen Verfügungen aufgehoben. Insoweit der neue Tarif Frachterhöhungen enthält, bleiben die seitherigen billigeren Sätze noch bis zum 1. Juli 1893 in Kraft.

Berlin - Württembergischer Güterverkehr. (Ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc.) Durch die zur Ausgabe gelangenden Nachträge IV zum Ostpreussisch-Württembergischen Gütertarif werden mit Wirkung zum 15. Mai d. J. neue Frachtsätze für die Stationen Eningen unter Achalm, Honau, Pfullingen und Unterhausen, sowie mit Wirkung vom 20. Mai d. J. ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Malz im Verkehr mit Ulm eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, woselbst auch die Nachträge erhältlich sind.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 2, vom 1. Juni 1889. (Cementfrachtsätze.) Der Ausnahmetarif 26 für Cement auf Seite 11 des Nachtrages VII zum vorbezeichneten Tarifheft ist in nachstehender Weise zu ergänzen:

Von Kiefersfelden nach Altona 202 Mk. für 100 kg
„ Kufstein „ „ 202 „ „ 100 „

Badisch-Bayerischer Verkehr. (Neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II.) Mit Giltigkeit vom 15. Mai gelangte für den Badisch-Bayerischen Verkehr ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil II, zur Einführung. Hiedurch wird der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der grossh. Badischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. November 1886 nebst Nachträgen und sonstigen hiezu erlassenen Verfügungen aufgehoben. Insoweit der neue Tarif Frachterhöhungen enthält, bleiben die seitherigen billigeren Sätze noch bis zum 1. Juli 1893 in Kraft.

Kohlenverkehr von Rheinland-Westphalen nach Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Berlin. (Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.) Am 15. Mai kommt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets, Steinkohlenasche, Cocs — ausgenommen Gascoks — Coksasche, Braunkohlen und Braunkohlenbrikets in Sendungen von mindestens 10.000 kg bezw. 45.000 kg unter Aufhebung des bisherigen Ausnahmetarifes vom 1 August 1884 nebst Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung, welcher bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 30 Pf. käuflich zu haben ist.

Seehafen-Ausnahmetarif für den Norddeutsch-Bayerischen Verkehr. (Einführung des Nachtrages VI.) Mit dem 1. Juli kommt der Nachtrag VI zum Seehafen - Ausnahmetarif für den Norddeutsch-Bayer. Verkehr zur Einführung. Dieser enthält: 1. Aenderungen und Ergänzungen der Vorschriften, 2. Ergänzungen des Artikel - Verzeichnisses, 3. Anderweite directe Frachtsätze für Thüringische, Böhmische und Nürnbergerwaaren im Verkehr zwischen den Bayer. Stationen: Asch, Bamberg, Bayreuth, Eger, Eisenstein, Franzensbad, Fürth, Furth i. W., Hochstadt-Marktzeulen, Kitzingen, Kronach, Lichtenfels, Ludwigstadt, München C. B., Nürnberg C. B., Ritschenhausen, Schweinfurt (Ctlbhf.), Schweinfurt (Stadt), Staffelstein und den nordeutschen Seehäfen: Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Brake, Nordenham, Harburg H., Harburg U. E., Altona, Hamburg H. u. B., Lübeck L. B., Stettin.

In Wegfall kommen dadurch die seither giltigen, im Tarif vom 1. December 1889 und in den bezüglichen Nachträgen unter Ausnahme-Tarif III zu a und b verzeichneten Frachtsätze.

Kgl. Eisenbahn - Direction Köln (linksrheinische). (Nachtrag VII zum Local - Personentarif.) Mit dem 1. Juni tritt zu dem vom 1. April 1890 ab giltigen Theil II des Staatsbahn-Personengeldtarifs der Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält anderweite, mit der Verkehrs - Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Uebereinstimmung gebrachte besondere Bestimmungen des vorbezeichneten Tarifs.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1173	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Walk- und Waschabgänge aus Färbereien, Zeugdruckereien, Spinnereien, Webereien und Wollwäschereien, ungereinigte, flüssige, auch eingedickt (Paste, Fettschlamm) und eingetrocknete (Suinter)	Mainz C.B.	Eisenberg a. d. March und Mährisch-Schönberg und umgekehrt	Bei Aufgabe und Frachtzahlung für mindestens a) 5000 kg b) 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juni 1893 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893			in Mark a) 3·39 b) 2·15 a) 3·44 b) 2·18		Im Kartirungswege		
1174	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Bier	Pilsen	Granica	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Einhaltung der für das Tarifheft 6 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes geltenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Juni 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Tarifheft 6 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes	196 kr.	171 kr.	25 kr.	Im Kartirungswege		
1175	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr. Lloyd	Zündwaaren	Linz	Constantinopel Dedeagatsch Saloaichi nach allen übrigen im österr.-ungar. Levante-Tarif genannten Hafenplätzen	Aufgabe in Wagenladungen à 5 t pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Oesterr.-ungar. Levante-Tarif, giltig vom 1. Jänner 1892	Bestehen keine directen Frachtsätze	202 kr. Gold 241 kr. Gold		Im Kartirungswege		Die Abfertigung der Transporte hat auf Grund der Bestimmungen des österr.-ungar. Levante-Tarifs, giltig vom 1. Jänner 1892 zu erfolgen
1176	Böhmischen Westbahn		Steinkohle zu Regiezwecken der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen	Nürschan Staab	Furth i/W.	Bezug eines Minimalquantums von 25000 Tonnen. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf den bezüglichen Frachtbriefen haben die kgl. bayerischen Staatseisenbahnen als Absender und Empfänger zu erscheinen	Vom 1. Juni 1893 bis zum 31. Mai 1894			Mark 0·288 0·28		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1177	Böhmischen Westbahn		Cement	Geleissanlage Königshof	Fnrth i/W.	Aufgahe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Auf- nnd Ahladen obliegt den Parteien	Vom 1. Jnni bis auf Weiteres, längstens abser bis Ende December 1893	Anhang znm Localgütertarif	42·2 kr.	33·0 kr.	9·2 kr.	Im Kartirnngswege		
1178	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Spiritus in Fässern oder Cisternenwagsn	Bielitz	Wien Nordbahnhof	Anfgabe von, hszw. Frachtzahlnng für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagen. Auf- nnd Abladsn der Ssndnngen durch Partsiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende Dscemher 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	114·1 kr.	92·8 kr.	21·3 kr.	Im Kartirungswege		
1179	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen nnmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostran bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelegenen Kohlengrnhen des Ostran-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündnng der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendnngen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Deutsch-Lieban	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlnng der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bszw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagsn nnd Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungsn	Vom 1. Juni 1893 bis Ends Mai 1894	Directer Tarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr vom 1. Jänner 1891	32·8 kr.	30·4 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die relamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Anfgahestation beglaubigte Dnplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorznlegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1180	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis znr Verladestelle der Montanbahn in Dombran) gelegenen Kohlengrnben des Ostran-Karwinsr Rsvieres, bezw. von der Einmündnng der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombran (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombran-Karwiner Reviere	Treublitz	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 4500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlnng der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der vsrwendeten Wagen nnd Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen	Vom 1. Jnni 1893 bis Ende Mai 1894	Directsr Tarif für den Mährisch-Schlesischen Kohlenverkehr Vom 1. Jänner 1891	Kreuzer: 30·8	28·4	2·4	Im Rückvergütnngswege	Auf die reclamirende Firma als Anfgeberin lantende, von der Anfgabsstation beglanbigte Duplicat-Frachtbrisfe, die nicht wieder znrückgestellt werden, vorznlegen spätssteus zwei Monate nach Ablauf des Zngeständnisss	
					M.-Schönberg				35·8	33·4	2·4			
					Blauda				37·8	35·4	2·4			
					Heilendorf				39·7	37·3	2·4			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg a)	b)	Zugestandener Frachtsatz a)	b)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze a)	b)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer ö. W. per 100 kg								
1181	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, rohe	a) Triest-Südbahn, Triest-Freihafen S.B., Triest-S. Andrea, Triest-Stadt k.k.St.B., Triest-Freihafen k.k.St.B.; b) Fiume	Aussig St.E.G. Oe.N.W.B.	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen (für amerikanische Baumwolle schon bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 7000 kg pro Wagen und Frachtbrief**) unter Einhaltung der Tarifbestimmungen des Süd-Norddösterr.-Ungar. Verbandtarifes vom 1. Jänner 1892	Vom 1. Juni 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Süd-Norddösterr.-Ungarischen Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1892	188	211	153	176	35	35	Im Kartirungswege		Für amerikanische Baumwolle bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief bestehen noch Frachtsätze im Tarife für den Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr vom 1. April 1889
					Bensen				186	209	157	180	29	29			
					Beraun				164	188	160	183	4	5			
					Bodenbach B.N.B. St.E.G.				188	211	158	181	30	30			
					Böhm.-Kamnitz				189	212	158	181	31	31			
					Böhm.-Leipa				183	206	160	183	23	23			
					Bubna				164	187	151	174	13	13			
					Falkenau a/Eger				—*)	—*)	155	159	—*)	—*)			
					Franzensthal				186	209	156	179	30	30			
					Heilendorf				170	190	160	173	10	17			
					Komotau B.E.B.				184	207	151	174	33	33			
					Königsberg-Maria-Kulm				—*)	—*)	151	154	—*)	—*)			
					Lieben St.E.G. Oe.N.W.B.				164	187	151	174	13	13			
					Mähr.-Schönberg				170	190	160	173	10	17			
					Nixdorf				—*)	—*)	160	183	—*)	—*)			
					Ober-Graslitz				191	193	160	168	31	25			
					Prag B.W.B. K.F.J.B. Oe.N.W.B. St.E.G.				164	187	151	174	13	13			
					Rabstein				188	211	158	181	30	30			
					Rumburg				191	214	160	183	31	31			
					Teplitz				185	208	144	167	41	41			
					Tetschen B.N.B. Oe.N.W.B.				188	211	158	181	30	30			
					Udwitz-Görkau				185	208	145	168	40	40			
					Unter-Graslitz				191	193	160	167	31	26			
					Warnsdorf				191	214	160	183	31	31			
				a) Triest-Südbahn, Triest-Freihafen S.B.; b) Fiume	Böhm.-Skalitz				186	193	160	180	26	13			
					Böhm.-Trübau				164	187	160	180	4	7			
					Braunau				187	194	160	180	27	14			
					Brünn St.E.G. K.F.N.B.				164	168	160	163	4	5			
					Brüsau-Brünnlitz				164	185	160	180	4	5			
					Eisenbrod				180	203	160	180	20	23			
					Friedek-Mistek				188	194	160	165	28	29			
					Friedland i/B.				202	225	160	180	42	45			
					Halbstadt				188	208	160	180	28	28			
					Hohenstadt				170	185	160	180	10	5			
					Hronow				188	208	160	180	28	28			
					Liebau				188	208	160	180	28	28			
					Liebenau				188	211	160	180	28	31			
					Nachod				187	194	160	180	27	14			
					Petersdorf				188	208	160	180	28	28			
					Raspenau-Liebwerda				200	223	160	180	40	43			
					Reichenberg				188	211	160	180	28	31			
					Schönpriesen				188	211	153	176	35	35			
					Seidenberg				208	231	160	180	48	51			
					Semil				180	203	160	180	20	23			
					Skalic-Boskowic				164	185	160	180	4	5			
					Swarow				189	212	160	180	29	32			
					Tannwald				191	214	160	180	31	34			
					Trautenau				188	208	160	180	28	28			
					Zwittau				164	187	160	180	4	7			
				a) Triest-S. Andrea, Triest-Stadt k.k.St.B., Triest-Freihafen k.k.St.B.; b) Fiume	Dušnik				167	190	152	175	15	15			
					Görkau				185	208	145	168	40	40			
					Ober-Georgenthal				183	206	143	166	40	40			
					Ober-Leutensdorf				183	206	143	166	40	40			
					Schlan				173	196	152	175	21	21			
					Teplitz-Waldthor				185	208	144	167	41	41			

*) Besteht kein directer Frachtsatz im Süd-Norddösterr.-Ungarischen Verbandstarife.

**) Für amerikanische Baumwolle bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Wagen und Frachtbrief bestehen noch Frachtsätze im Tarife für den Oesterr.-Ungarisch-Spanisch-Brasilianischen Verkehr vom 1. April 1889.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1182	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungarischen Staatseisenbahnen	Zuckerrübe*)	Brunócz Vág-Ujhely Melsicz Trencsén-Isztebnik Tepla-Trencsén-Teplicz Nemsova Felsö-Szrnye Dnbnicz Illava Bellns Puchó-Kocskócz Vág-Besztercze Nagy-Bicse-Predmer	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik via Vlarapass	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Aufrechthaltung der für die Classe C giltigen einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 26·2 24·2 22·2 20·2 19·2 19·2 19·2 19·2 20·2 22·2 24·2 26·2 28·2		Im Kartirungswege		Das Anf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
			Rübenschnitte	Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik via Vlarapass	Brunócz Vág-Ujhely Melsicz Trencsén-Isztebnik Tepla-Trencsén-Teplicz Nemsova Felsö-Szrnye Dubnicz Illava Bellus Puchó-Kocskócz Vág-Becztercze Nagy-Bicse-Predmer					18·2 18·2 16·9 16·9 14·9 14·9 14·9 14·9 16·9 16·9 18·2 18·2 20·3				

*) Werden in den angeführten Relationen in der Zeit bis Ende December 1893 mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen Zuckerrübe verfrachtet, so wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum Zuckerrübe ein Nachlass von 1·5 (Ein fünf Zehntel) Kreuzer ö. W. pro 100 kg von den vorstehenden Kartirungsfrachtsätzen für Zuckerrübe gewährt. Für das Quantum bis 5000 Tonnen wird ein Frachtennachlass von den Kartirungsfrachtsätzen nicht zugestanden. Der Nachlass wird gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die verfrachteten Rübenquantitäten liquidirt; die bezeichneten Documente sind längstens bis Ende März 1894 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
1183	Oesterr. Nordwestbahn		Güter aller Art	Wisocan Oe.N.W.B. transit und umgekehrt	Prag Oe.N.W.B. (Anglobank)	Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1893	Localtarif der Oesterr. Nordwestbahn	Verschieden	2 fl. ö. W. pro zweiachsigen Wagen incl. aller Nebengebühren		Im Rückvergütungswege	Vorlage der Fracht-Documente	

Der Frachtsatz gilt nur für solche Transporte, welche von Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Böhm. Westbahn, der Böhm. Nordbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn oder der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (westlich und nördlich von Kolin) herstammen, erst in Wisocan auf die Oesterr. Nordwestbahn eintreten und im Lagerhause der Anglobank in Prag eingelagert werden oder umgekehrt von dem Lagerhause der Anglobank in Prag nach Stationen der genannten Bahnverwaltungen aufgegeben werden und via Wisocan zum Austritte gelangen müssen.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
1184	Oesterreichischen Nordwestbahn		Braunkohle	Aussig transito	Lissa	**Aufbringung von 4000 metr. Tonnen.** Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes. Die Sendungen müssen mittelst Industriegeleises in die Zuckerfabrik Litol zugeschoben werden und ausschliesslich für Zwecke derselben bestimmt sein	Vom 1. Juni 1893 bis Ende Mai 1894	Braunkohlentarif von Stationen der A.T.E. etc. nach Stationen der Oe.N.W.B. etc. vom 1. April 1890	21·0 kr. ö. W.	16·5 kr. ö. W.	4·5 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als alleiniger Aufgeber lautende, bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe und auf die Zuckerfabrik Litol als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, auf welchen Seitens des Stationsvorstandes in Lissa bestätigt erscheint, dass die Sendungen mittelst Industriegeleises zugeschoben wurden	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1185	Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Thonerde	Mastig	Halbstadt	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Aufrechthaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. 25·2		Im Kartirungswege		In diesen Frachtsätzen ist der Portozuschlag der S. N. D. V. B. bereits inbegriffen
					Reichenberg				kr. 32·7	kr. 21·8	kr. 10·9			
1186	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Silberbarren und gemünztes Silber, bei Beförderung als Eilgut	Bodenbach B.N.B. und St.E.G., Tetschen Oe.N.W.B. und B.N.B.	Triest	a) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen b) Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Aufrechthaltung der für diese Artikel im Tarife Theil I enthaltenen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Verwaltungen, bezw. Tarif für den Süd-Nord-österr.-Ungar. Eisenbahn-Verband	Bestehen keine directen Sätze	a) 1056 kr. ö. W. b) 927 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
1187	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Steinkohle zu Regiezwecken der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen	Kazňau Třemošna Lititz Dobřan	Eisenstein transit	Frachtzahlung mindestens nach dem Ladegewicht, bezw. (wenn kein Ladegewicht angegeben ist) nach der Tragfähigkeit der Wagen. Auf den bezüglichen Frachtbriefen haben die königl. bayerischen Staatseisenbahnen als Absender und Empfänger zu erscheinen	Vom 1. Juni 1893 bis zum 31. Mai 1894			Mark 0·36 0·33 0·30 0·29		Im Kartirungswege		
				Lititz	Eger transit, mit der Bestimmung für Hof, Neuenmarkt, Hochstadt-Marktzeuln, Bamberg und Weiden					0·28				
1188	K.k.St.B.		Tabakfabrikate (Cigarren)	Wien K.E.B. (oder vice versa)	Wörgl	In jedem Gewichte	Bis auf Weiteres, längst. bis Ende December 1893	Localtarif	269·0 kr.	204·5 kr.	64·5 kr.	Im Kartirungswege		

1189 — Böhm. Nordbahn

Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche für den Bau und zur Einrichtung einer mechanischen Weberei in Zwickau i. B. bestimmt sind, und zwar:

a) für Dampfmaschinen und Dampfkessel von Lieben Oe.N.W.B.,
b) Eisenconstruction und Träger von Libschitz,
c) eiserne Säulen und Rinnen von Reichenberg,
d) Ziegeln von Zittau,
e) Kalk und Cement von Beraun-Kirchbüchl und Branik-Hodkovička,
f) Webestühle von Shipley,
g) Fensterglas von Sorgau i. Schl.;

sämmtlich nach Zwickau i. B. gelangt, mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893 hinsichtlich der hiebei in Betracht kommenden Strecken der Böhm. Nordbahn, die im Ausnahmotarife 21 des Localgütertarifes derselben, Nachtrag III vorgesehene Frachtermässigung zur Anwendung.

1190 — Südbahn-Gesellschaft

Die in dem Verordnungs-Blatte Nr. 3 vom 10. Jänner 1893, unter fortlaufender Nr. 97, veröffentlichten, ermässigten Frachtsätze für Locomotiven sammt Tendern auf eigenen Rädern laufend, sowie für die auf diesen Fahrzeugen etwa verladenen Ersatzstücke von Peri transit bezw. von Cormons transit nach Budapest S.B. mit der Bestimmung nach Salonichi gelten für die benannten Artikel und unter denselben Bedingungen auch dann, wenn dieselben von Budapest S.B. nach Rumänien oder nach Derindje (Station der anatolischen Eisenbahnen) weiter befördert werden.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Fracht-Tarif nach Istrien, Dalmatien und Albanien

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST nach:	Waaren für je 100 Kilo I. Classe fl.	I. Classe kr	II. Classe fl.	II. Classe kr.	Waaren nach Volumen per Cubikmeter fl.	per Cubikmeter kr.	Geld- und Werth-Sendungen für fl. 100 fl.	für fl. 100 kr.
Rovigno, Pola, Fiume	—	30	—	45	1	05	—	10
Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Lussinpiccolo, Selve, Zara	—	40	—	60	1	40	—	15
Zaravecchia, Sebenico, Rogosnizza, Trau, Spalato	—	50	—	80	1	75	—	15
San Pietro, Almissa, Macarsca, Gradaz, Carrober, Trapano, Fort Opus, Metcovich, Milnà, Cittavechia, Lesina, Lissa, Comisa, Vallegrande, Terstenik, Postire, Pucischie, Gelsa, Curzola, Orebiccio, Meleda, S. Martino	—	70	1	10	2	45	—	20
Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo, Perasto, Risano, Perzagno, Cattaro, Budua, Spizza	—	80	1	20	2	80	—	20
Antivari, Dulcigno, San Giov. di Medua, Parga, Prevesa, Sajada	—	80	1	20	2	80	—	20

Für Packete und kleine Colli wird die Fracht berechnet: bis zum Gewichte von 15 K. mit 30% / von 15—50 mit 50% des Frachtsatzes II. Classe

Minimalfracht 30 Kreuzer.

Anmerkung. Die Frachten nach den ausländischen Häfen verstehen sich in Gold

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo und zwar nach der jeweiligen Waaren-Classe berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Fracht-Tarif nach der Levante

giltig vom 1. Jänner 1892.

Ab TRIEST	Fracht für Waaren für je 100 Kilogramm I. Classe fl.	I. Classe kr.	II. Classe fl.	II. Classe kr.	III. Classe fl.	III. Classe kr.	IV. Classe fl.	IV. Classe kr.	Fracht für Geldsendungen und Werthsachen für je fl. 100 fl.	für je fl. 100 kr.	Fracht für Packete und kleine Colli
nach Brindisi, Corfu	—	50	—	75	1	—	1	50	—	20	Für ein Gewicht bis 15 Kilo 30%, Für ein Gewicht über 15—50 Kilo 50% der Fracht jener Classe, zu welcher die Waaren gehören. Minimalfracht 30 Kreuzer.
„ Argostoli, Calamata, Catacolo, Cerigo, Chios, Durazzo, Insel Candien, Patras, Piräus, Santa Maura, Santi Quaranta, Syra, Valona, Zante	—	80	1	20	1	60	2	40	—	20	
„ Constantinopel, Dedeagh, Salonich	—	80	1	20	1	60	2	40	—	25	
„ Alexandrien, Cavalla, Cesmè, Dardanellen, Gallipoli, Lagos, Mitilene, Rhodus, Vathy (Samos), Smyrna, Volo	—	90	1	35	1	80	2	70	—	25	
„ Burgas, Costanza, Port Said, Varna	1	—	1	50	2	—	3	—	—	40	
„ Alexandrette, Beyruth, Batum, Braila, Caifa, Cypern, Galatz, Jaffa, Ineboli, Mersina, Odessa, Kerasund, Samsun, Sulina, Trapezunt	1	20	1	80	2	40	3	60	—	40	

Anmerkung. Die Frachten sind in Gold zu zahlen.

Für Colli über 50 Kilogramm wird die Fracht nach dem abgerundeten Gewichte von 10 zu 10 Kilo der jeweiligen Waarenclasse berechnet.

Die Verfrachtung geschieht auf Grund der Bestimmungen des gesellschaftlichen Betriebs-Reglements.

Obige Frachtsätze haben auch ab Fiume Giltigkeit, und zwar für jene Fahrten, auf welchen der Hafen von Fiume berührt wird.

Der Verwaltungsrath der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 61. Wien, 30. Mai 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 18. April 1893, Z. 20.022, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbung anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerial-Verordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 18. April 1893.

Verzeichniss über jene vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung (des Anspruchsberechtigten)	Freiwilliger Verzichtleistung (des Anspruchsberechtigten)	Strafgerichtl. Verurtheilung (des Anspruchsberechtigten)	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
2200	Cymbalista Roman	1	.	.	.	.	1
3522	Schlewa Alois	.	.	.	1	.	a
5167	Gáll István	1	.	.	.	.	1
6461	Jauker Josef	1	.	.	.	.	b
6994	Bobinac Simon	1	.	.	.	.	1
7060	Prantner Josef	.	.	1	.	.	c
7225	Ješ Johann	1	.	.	.	.	1
7287	Csaki Wasil	1	.	.	.	.	1
8522	Freiskorn Gustav	1	.	.	.	.	1
8568	Gross Ludwig	.	.	.	1	.	1
8655	Kerndl Franz	1	.	.	.	.	1
8705	Gacek Vincenz	1	.	.	.	.	1
9065	Kölönte Carl	1	.	.	.	.	1
9270	Dewald Carl	1	.	.	.	.	1
9423	Wieser Ferdinand	1	.	.	.	.	1
9497	Kroner Georg	1	.	.	.	.	1
9683	Sontag Josef	1	.	.	.	.	1
9727	Schlechta Carl	1	.	.	.	.	1
9858	Gellner Gustav	1	.	.	.	.	1
9920	Gašinović Josef	1	.	.	.	.	1
9922	Targowski Stanislaus	.	.	.	1	.	1
9956	Mátiewits Georg	.	.	.	1	.	1
10044	Pescha Thomas	1	.	.	.	.	1
10060	Illek Josef	1	.	.	.	.	1
10087	Nussbaumer Wilhelm	1	.	.	.	.	1
10347	Marić Luka	1	.	.	.	.	1
10397	Sládek Jakob	1	.	.	.	.	1
10435	Bradač Josef	1	.	.	.	.	1
10446	Müller Wenzel	1	.	.	.	.	1
10467	Roth Georg	1	.	.	.	.	1
10489	Czabanowski Jakob	1	.	.	.	.	1
10500	Forster Stefan	1	.	.	.	.	1
10619	Kopecky Rudolf	1	.	.	.	.	1
10661	Páw Carl	1	.	.	.	.	1
10670	Schimeček Stefan	1	.	.	.	.	1
10707	Zachmann Michael	1	.	.	.	.	1
10870	Gussenbauer Josef	1	.	.	.	.	1
10928	Gutbrunner Eduard	1	.	.	.	.	1
10938	Ellinger Carl	1	.	.	.	.	1
10947	Janoušek Josef	1	.	.	.	.	1
11020	Radivojev Stefan	1	.	.	.	.	1
11024	Müller Wilhelm	1	.	.	.	.	1
11107	Weinhofer Franz	1	.	.	.	.	1
11169	Gregorowicz Nikolaus	1	.	.	.	.	1

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge: Anstellung (des Anspruchsberechtigten)	Freiwilliger Verzichtleistung (des Anspruchsberechtigten)	Strafgerichtl. Verurtheilung (des Anspruchsberechtigten)	Ablebens (des Anspruchsberechtigten)	Verlust desselben	Original-Certificat rückgelangt
11193	Włodarczyk Franz	1	.	.	.	.	1
11428	Antonopuls Alexander	1	.	.	.	.	1
11461	Nather Carl	1	.	.	.	.	1
11471	Mnich Anton	1	.	.	.	.	1
11497	Ast Philipp	1	.	.	.	.	1
11500	Janda Anton	1	.	.	.	.	1
11544	Radoniewicz Jakob	1	.	.	.	.	1
11562	Kräupl Hermann	1	.	.	.	.	1
11584	Schwarz Johann	1	.	.	.	.	1
11616	Schmitt Richard	1	.	.	.	.	1
11621	Mohr Johann	1	.	.	.	.	1
11636	Frcal Franz	1	.	.	.	.	1
11665	Waller Anton	1	.	.	.	.	1
11702	Kowarz Josef	1	.	.	.	.	1
11727	Schweigert Adolf	1	.	.	.	.	1
11784	Schmahel Ernst	1	.	.	.	.	1
11793	Müller Franz	1	.	.	.	.	1
11798	Schmidt Rudolf	1	.	.	.	.	1
11833	Molitorisz Georg	1	.	.	.	.	1
11838	Tobischka Franz	1	.	.	.	.	1
11863	Barta Wenzel	1	.	.	.	.	1
11873	Treimer Emanuel	1	.	.	.	.	1
11877	Pekarek Johann	.	.	.	1	.	1
11907	Rasch Josef	1	.	.	.	.	1
11935	Paluch Ignaz	1	.	.	.	.	1
11941	Kovács Alexander	1	.	.	.	.	1
11944	Schober Friedrich	1	.	.	.	.	1
11947	Pazal Wenzel	1	.	.	.	.	1
11954	Buček Josef	1	.	.	.	.	1
11958	Gerathwohl Carl	1	.	.	.	.	1
11965	Stelzig Franz	1	.	.	.	.	1
11971	Strauss Edmund	1	.	.	.	.	1
11975	Hawlat Wenzel	1	.	.	.	.	1
11996	Eichler Johann	1	.	.	.	.	1
12007	Ondriska Ignaz	1	.	.	.	.	1
12036	Halik Carl	1	.	.	.	.	1
12057	Domek Eduard	1	.	.	.	.	1
12064	Wotruba Gustav	1	.	.	.	.	1
12068	Jautzke Augustin	1	.	.	.	.	1
12086	Wildenhofer Franz	1	.	.	.	.	1
12088	Wolf Wenzel	1	.	.	.	.	1
12097	Hoendel Wilhelm	1	.	.	.	.	1
12108	Prosch Julius	1	.	.	.	.	1
12146	Malz Johann	1	.	.	.	.	1
12169	Lapajn Mathäus	1	.	.	.	.	1
12185	Gerstner Alois	1	.	.	.	.	1
12186	Leichmann Carl	1	.	.	.	.	1
12207	Feiler Raimund	1	.	.	.	.	1
12218	Paleš Josef	1	.	.	.	.	1
12220	Haider Carl	1	.	.	.	.	1
12253	Marcinek Johann	1	.	.	.	.	1
12283	Knolleisen Johann	1	.	.	.	.	1
12291	Freitag Josef	1	.	.	.	.	1
12295	Přihoda Gustav Johann	1	.	.	.	.	1
12316	Hanel Konrad	1	.	.	.	.	1
12318	Nestler Franz	1	.	.	.	.	1
12334	Kratochwil Leopold Theodor	1	.	.	.	.	1
12338	Luniak Valerian	1	.	.	.	.	1
12343	Peter Josef	1	.	.	.	.	1
12348	Grisold Josef	1	.	.	.	.	1
12354	Wagner Anton	1	.	.	.	.	1
12388	Filsche Alexander	1	.	.	.	.	1
12390	Swiadkowski Valentin	1	.	.	.	.	1
12399	Geiger Josef	1	.	.	.	.	1
12412	Marek Friedrich	1	.	.	.	.	1
12467	Klouček Josef	1	.	.	.	.	1
12483	Güttler Franz	1	.	.	.	.	1
12499	Hanek Eduard	1	.	.	.	.	1
12508	Fischbach Adolf	.	.	.	1	.	1
12519	Kerzel Franz	1	.	.	.	.	1
12524	Uscatu Nestor	1	.	.	.	.	1
12532	Georgiević Boguljul	1	.	.	.	.	1
12533	Balzer Gustav	1	.	.	.	.	1
12536	Käfer Rudolf	1	.	.	.	.	1
12544	Rauchbauer Alois	1	.	.	.	.	1
12552	Marxer Ernst	1	.	.	.	.	1
12574	Jast Felix	1	.	.	.	.	1
12576	Sroka Johann	1	.	.	.	.	1
12586	Netuschil Ferdinand	1	.	.	.	.	1
12613	Tandler Georg	1	.	.	.	.	1
12624	Knapp Vincenz	1	.	.	.	.	1
12628	Spachta Ferdinand	1	.	.	.	.	1
12632	Repka Vasilie	1	.	.	.	.	1
12639	Pokorny Franz	1	.	.	.	.	1
12653	Biza Franz	1	.	.	.	.	1
12681	Gałazka Josef	1	.	.	.	.	1
12683	de Jastrzebice Wierzbicki Stanislaus Ignatius	1	.	.	.	.	1
12724	Czinowetz Hermann	1	.	.	.	.	1
12727	Hudec Rudolf	1	.	.	.	.	1
12729	Spitzer Sigmund	1	.	.	.	.	1
12746	Löbenhöfer Julius	1	.	.	.	.	1
12751	Müller Emil	1	.	.	.	.	1
12755	Majcher Michael	1	.	.	.	.	1
12756	Weis Franz Xaver	1	.	.	.	.	1
12767	Köhler Jakob	1	.	.	.	.	1
12775	Stahlich Carl Florian	1	.	.	.	.	1
12782	Komma Anton	1	.	.	.	.	1
12789	Dziwakowski Andreas	1	.	.	.	.	1
12836	Gruber Andreas	1	.	.	.	.	1
12843	Thiele August	1	.	.	.	.	1
12858	Gabriel leg. Uretschlager Andreas	1	.	.	.	.	1
12861	Vogrincsics Josef	1	.	.	.	.	1
12872	Rohács Stefan	1	.	.	.	.	1
12897	Kubiček Stanislaus	1	.	.	.	.	1
12954	Mudra Alois	1	.	.	.	.	1
12985	Hilbert Gustav Adolf	1	.	.	.	.	1

a Schlewa, laut Anzeige des Ergänzungs-Bezirks-Commandos Nr. 28. gestorben. Dessen Certificat konnte nicht eruirt werden.
b Jauker wurde im Monate März l. J. zum Kanzlisten beim österr.-ungar. Consulate in Constantinopel ernannt; dessen Certificat ist noch nicht eingelangt.
c Prantner befindet sich in Strafhaft; dessen Certificat ist uneruirbar.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Drahtseilbahn von der Via Commerciale in Triest nach Scorcola.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Dr. Eugenio Geiringer, beh. autor. Civilingenieur in Triest, im Vereine mit dem Oberingenieur Friedrich Seligmann in Wien, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Drahtseilbahn von der Via Commerciale in Triest nach Scorcola im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 20. Mai 1893. Z. 22.464.

Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 1. Mai 1893, Z. 22.504, betreffend ungiltig gewordene Certificate anspruchsberechtigter Unterofficiere.

Die im § 11 des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, vorgeschriebenen Vormerkungen, betreffend die Bewerbungen anspruchsberechtigter Unterofficiere, sind im Sinne des Art. 12 der Ministerialverordnung vom 12. Juli 1872, R.-G.-Bl. Nr. 98, nach dem folgenden Verzeichnisse richtig zu stellen.

Wien, am 1. Mai 1893.

Verzeichniss über die vom k. k. Ministerium für Landesvertheidigung an anspruchsberechtigte Unterofficiere erfolgten Certificate, deren Giltigkeit im I. Quartal 1893 erloschen ist.

Nr. des Certificates	Vor- und Zuname des Anspruchsberechtigten	Das Certificat hat seine Giltigkeit verloren in Folge						Original-Certificat zurückgelangt
		Anstellung	Ueberschreitung d. 45. Lebensjahr.	Freiwilliger Verzichtleistung	Strafgerichtl. Verurtheilung	Ablebens	Verlustes desselben	
		des Anspruchsberechtigten						
1549	Novak Mathias		1					
1669	Rosmanyi Wilhelm		1					
2427	Corradini Candido Giorgio	1						1
2504	Wagenleithner Franz	1						1
2552	Zuja Johann		1					1
2637	Palli, recte Engel, Josef		1					1
2796	Lang Ferdinand*)							1
2885	Roscher Wenzel	1						1
3047	Kóczorowski Zeno		1					
3070	Čech Vincenz		1					1
3195	Breier Leopold					1		1
3338	Roll Alois	1						1
3421	Laznička Johann		1					1
3477	Polivka Josef	1						1
3793	Pelcák Franz	1						1
3800	Rolinski Franz Xaver		1					1
3958	Miklavčič Leopold		1					1
4108	Watzl Ignaz		1					1
4209	Fauska Franz	1						1
4324	Hopfner Josef*)							1
4337	Rudolf Ferdinand					1		1
4385	Bažant Eduard					1		1
4400	Gliwa Franz	1						1
4470	Albrecht Thomas*)							1
4488	Blonski Kasimir	1						1
4498	Rodič Anton		1					1
4593	Kallan Anton		1					
4608	Grosser Wilhelm	1						1
4632	Ertel Josef	1						1
4705	Pfaffstaller Josef		1					
4838	Haberzettl Johann		1					
4869	Carlini Dominik	1						1
4875	Krenn Franz	1						1
4882	Sawrycz Simon	1						1
4926	Wittowetz Franz	1						1
4953	Lösch Mathäus	1						1
4955	Wajdzik Johann	1						1
5004	Ledl Theodor Wenzel	1						1
5079	Hantzko Josef	1						1
5089	Wroński Johann Alois	1						1
5224	Kankowský Rudolf	1						1
5262	Hrabacka Wenzel	1						1
5266	Portisch Augustin	1						1
5302	Störch Johann	1						1
5325	Wohnoutka Franz	1						1
5350	Fahner Albert	1						1
5356	Tilp Valerian	1						1
5368	Mattedi Lino	1						1
5379	Klauzer Stefan*)							1
5389	Stenghel Johann	1						1
5405	Struzl Simon	1						1
5411	Valenta Peter	1						1
5444	Presl Ignaz	1						1
5453	Winter Friedrich	1						1
5465	Bebber Johann Josef	1						1
5473	Filippi Hieronymus Franz	1						1
5478	Pertich Andreas	1						1
5479	Miklavigh Johann	1						1
5497	Friebel Josef	1						1
5503	Hoyer Johann	1						1
5545	Fukal Anton	1						1
5555	Prinster Josef	1						1
5575	Tutaj Jakob	1						1
5582	Dapunt Cassian	1						1
5588	Stiasny Blasius	1						1
5595	Starhon Otto	1						1
6021	Michor Rudolf	1						1
6023	Laufer Carl					1		1
6025	Weiss Franz Anton	1						1
6055	Santini Johann Baptist	1						1
6076	Zattoni Anton	1						1
6131	Braunitzer Edler v. Braunthal Eduard	1						1
7098	Słowikowski, vulgo Słowik, Carl Josef	1						1
7109	Marx Anton	1						1
7120	Murath Johann	1						1
7138	Elsnig Johann	1						1
7188	Krysa Ladislaus	1						1
7238	Heinl Josef	1						1
7261	Vitoul Anton	1						1
7279	Hartmair Jakob	1						1
7291	Schusser Heinrich	1						1
7294	Dovgan Stefan	1						1
5333	Mayer Johann**)		1					

*) Bewerber war mit einem Certificate für Dienerstellen betheilt, welches nun infolge Betheilung desselben mit einem Certificate für Beamtenstellen annullirt wurde.

**) Bewerber war mit einem vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium ausgestellten Certificate betheilt, stand aber infolge seiner Uebersetzung in die k. k. Landwehr beim k. k. Ministeriums für Landesvertheidigung in Evidenz.

Die Arbeitsleistung bei der Regulirung des Eisernen Thores.

Die G.-A. XXVI ex 1888 und XII ex 1889 betrauten den ungarischen Handelsminister mit der Ausführung der Regulirung des „Eisernen Thores“ und bewilligten ihm einen sich auf den Zeitraum von 1889 bis 1895 (in welchem die Arbeiten beendet sein müssen), vertheilenden Credit von 9 Millionen Gulden österr. Währung, welcher ausserhalb des Budgets verrechnet werden und in dem später zu erhebenden und durch den Londoner Tractat von 1883 gewährleisteten Schiffahrtzoll seine Bedeckung finden soll; doch war der Handelsminister entschlossen, den Bau nicht in staatlicher Regie zu führen, sondern an eine Unternehmung zu vergeben. Demnach wurde noch Ende 1889 eine internationale Offertenconcurrenz für den 31. März 1890 ausgeschrieben, an welche vier ernste Reflectanten theilnahmen; Ersteher der Bauarbeiten blieb ein Consortium, bestehend aus der Direction der Berliner Disconto-Gesellschaft, dem Maschinenfabrikanten Hugo Luther in Braunschweig und dem Bauunternehmer Julius v. Hajdu in Budapest. Der am 3. Mai 1890 zwischen dem Handelsminister und dem genannten Consortium abgeschlossene Vertrag verpflichtete das letztere, die übernommenen Bauarbeiten genau nach den Plänen und unter fortwährender Controle der seit 1. Mai 1889 in Orsova functionirenden „kgl. ungar. Bauleitung für die Regulirung des Eisernen Thores an der unteren Donau“ auszuführen und bis zum Schlusse des Jahres 1895 zu vollenden; die Entgeltung wurde nicht in einer Pauschalsumme, sondern in Einheitspreisen nach Massgabe der thatsächlich vollbrachten kubischen Arbeitsleistung festgesetzt. Seitens der Bauleitung wurden die Arbeiten dem Consortium am 16. und 17. Juni 1890 übergeben, und Seitens des letzteren am 18. August 1890 thatsächlich begonnen. Der Regulirungsplan besteht im Wesentlichen darin, in der zu regulirenden und von Hindernissen der mannigfachsten Art erfüllten Stromstrecke, mit Ausschluss aller Schleusenanlagen, eine durchaus im Niveau der natürlichen Wasserfläche liegende, aber zu gleichmässig sanftem Gefälle gebrachte continuirliche Fahrrinne herzustellen, deren ideales lichtes Profil im Minimum 60 m Sohlenbreite und 2 m Tiefe unter dem Nullpunkt beträgt. Es lässt sich demnach die Regulirung mit der Trassirung und dem Bau einer Eisenbahn in schwierigem Terrain vergleichen und besteht die Hauptarbeit in der Herstellung dieses Normalprofils unter Wasserfläche an jenen Stellen, wo die natürlichen Hindernisse die Continuität desselben stören, sowie in der künstlichen Hebung des Stromspiegels unterhalb der Cataracte, um die Heftigkeit des Gefälles zu mildern. Diese Stellen befinden sich bei den Stromschnellen S t e n k a, K o z l a - D o j k e, I z l á s, T a c h t a l i a, dem Vorgebirge G r e b e n mit dem gleichnamigen Riffe, der bösen und gefürchteten Stromschnelle J u c z, sämmtliche o b e r h a l b Orsova gelegen), und endlich bei dem u n t e r h a l b Orsova befindlichen eigentlichen E i s e r n e n T h o r e.

Die Art und Weise der Bauarbeiten besteht theils in Felsensprengungen unter Wasser, theils in Errichtung von Staudämmen zur Verengerung der Strombreite und Hebung des Wasserspiegels, theils in Abgrabung von Ufervorsprüngen, theils endlich im Bau eines künstlichen Schiffahrtcanals in dem zu diesem Zwecke theilweise trockengelegten Donaubette; die letztere Arbeit bezieht sich auf das eigentliche Eiserne Thor.

Wie bei Beginn eines so grossartigen Unternehmens nicht anders möglich, wurde der Rest des Jahres 1890, sowie der grössere Theil des Jahres 1891 durch die Vorbereitungen und äusserst umfangreichen Installationsarbeiten des Unternehmer-Consortiums auf den verschiedenen, weit von einander gelegenen und meist in unwirthlicher, ressourcenarmer Gegend befindlichen Arbeitsplätzen in Anspruch genommen; es mussten die an Ort und Stelle mangelnden Arbeitskräfte herangezogen, für deren Unterkunft und Verpflegung durch Anlage von Colonien Sorge getragen, das Terrain für die benöthigten Steinbrüche erworben, eine Menge kostbaren, zum Theil ganz neuartigen Investitionsmaterials (wie die Bohrschiffe etc.) hergestellt werden und dergleichen. In ihrem ganzen Umfange konnte die eigentliche Arbeit erst im Jahre 1892 in Angriff genommen werden und mithin bezeichnet dieses einen wichtigen Abschnitt in der Regulirung der unteren Donau.

Zur Bewältigung der Felsensprengungen unter Wasser, die ausser bei Jucz auch bei Stenka, Kozla-Dojke, Izlás, Tachtalia und noch an einigen anderen, zwischen diesen Cataracten gelegenen Stellen vorkommen und eine Gesammtleistung von 162.400 m³ repräsentiren, werden eigens zu diesem Zwecke construirte, auf Schiffen montirte und durch Dampfkraft getriebene Maschinen verschiedener Systeme (Rotations- und Percussionsbohrer, Felsenbrecher, Excavatoren, Bagger etc.) verwendet, deren Gesammtwerth die Summe von anderthalb Millionen Gulden beträgt. Das Jahr 1890, in dessen zweiter Hälfte die Bauarbeiten eigentlich erst ihren Anfang nahmen, wurde lediglich durch die Anschaffung und den Bau dieser Maschinen in Anspruch genommen; es waren dies: drei Stück Felsenbrecher, System Lobnitz, zwei amerikanische Bohrschiffe, System Gilbert, mit Ingersoll'schen Percussionsbohrern, ein französisches Bohrschiff, System Fontan und Tedesco, mit Rotationsbohrer, ein Excavator, System Priesmann, ein Steinbagger, zwei amerikanische Löffelbagger etc.; das Jahr 1891, in welchem alle diese neuartigen Apparate zur Ablieferung und Aufstellung kamen, verging mit der praktischen Erprobung derselben an Ort und Stelle, mit einer langen, aber unbedingt nöthigen Reihe vergleichender Versuche, und mit den durch die praktische Erfahrung gelehrten Verbesserungen und Adaptirungen der Apparate. Somit konnte die eigentliche ernste Arbeit derselben erst mit dem Jahre 1892 beginnen; und dass bis zum Schlusse desselben bereits 41.000 m³ Felsen, also 25·3 pCt. der erforderlichen Gesammtleistung, gesprengt und gebrochen, und 8000 m³ durch die Bagger thatsächlich aus dem Flussbette entfernt erscheinen, muss in Anbetracht der obwaltenden Schwierigkeiten als ein durchaus günstiges Resultat betrachtet werden, das vollauf zu der Hoffnung berechtigt, dass der Vollendungstermin werde eingehalten werden können. Zudem wurden 1892 drei neue Bohrschiffe in Bestellung gegeben, dagegen ist ein solches durch Kesselexplosion beschädigt und ausser Gebrauch gesetzt worden.

Einen besonders günstigen Erfolg ergaben die Arbeiten im Bereiche des eigentlich das „Eiserne Thor“ genannten Stromabschnittes unterhalb Orsova. Zur Bildung des dort ganz neu angelegten und vom ursprünglichen gänzlich abweichenden Flussbettes wird ein Canal in dem eigens zu diesem Zwecke trockengelegten rechtsseitigen Theile des Donaubettes zwischen gewaltigen Mauern geführt; mit Rücksicht auf seine ganz besondere Wichtigkeit wurde er schon ursprünglich in grösseren Dimensionen entworfen als die bei den oberen Cataracren auszuführenden Fahrrinnen, nämlich mit 80 m Sohlenbreite. Der erforder-

liche Felsenausbruch betrug, nach dem ursprünglichen Plane von 2 m Tiefe unter Null, circa 240.000 m³; von dieser Menge wurden bis Ende 1892 bereits 103.300 m³, demnach 43 pCt. der Gesammtleistung, bewältigt, und zwar in der kurzen Zeit vom November 1891 an; denn die vorangegangene Arbeit bezog sich auf die Trockenlegung des Bettes durch den Bau des abschliessenden provisorischen Dammes. Der ausnehmend rasche Fortgang dieser Arbeit und die verhältnissmässige Leichtigkeit ihrer Bewältigung veranlasste den Handelsminister Béla Lukács sofort nach Uebernahme seines Portefeuilles, eine wesentliche Erweiterung, resp. Vervollkommnung derselben ins Auge zu fassen, nämlich die Vertiefung des Canals von zwei auf drei Meter unter Nullwasserspiegel, und hat die Legislative zur Ermöglichung der Durchführung dieser Arbeit bereits einen Specialcredit von 1,500.000 fl. bewilligt.

Das gegenwärtige Stadium der Arbeiten gestattet mit vollster Sicherheit anzunehmen, dass die hiedurch bedingte Vermehrung des Felsenausbruches um circa 160.000 m³, wodurch die Gesammtleistung auf 400.000 Kubikmeter gebracht wird, im Laufe der vertragsmässig noch restirenden drei Baujahre mit Leichtigkeit bewältigt werden wird; die Gewähr hiefür leistet die oben ausgewiesene Leistung des ersten Baujahres mit mehr als dem vierten Theile der erforderlichen neuen Gesammtleistung, nämlich mit 26 pCt., wobei noch zu berücksichtigen ist, dass naturgemäss der Anfang immer der schwierigste und langsamste ist. Auch die mit anderthalb Millionen veranschlagten Mehrkosten des erweiterten Planes verschwinden gegenüber den mit Sicherheit zu erwartenden Vortheilen desselben. Durch ihn wird Orsova, der Endpunkt des ungarischen Bahnnetzes und als letzte Station auf der wichtigsten und grössten Handelsstrasse nach dem Orient, nicht nur zu einem bedeutenden Umschlagplatze, sondern gewissermassen selbst zu einer Art Seehafen gemacht; die Tiefe des Schiffahrtscanals wird selbst grossen Schiffen gestatten, direct aus dem Schwarzen Meere von und nach Orsova zu verkehren, und daselbst die Frachtmengen der Bahnen und der mittleren Schiffahrt zu übernehmen, respective zu übergeben.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte schmalspurige mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn vom Bahnhofe Carlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn durch die Stadt Carlsbad nach dem Kaiserparke daselbst. (Anordnung der commissionellen Amtshandlung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 12. Mai die Statthalterei in Prag beauftragt, bezüglich des von dem Stadtrathe der Stadt Carlsbad vorgelegten Detailprojectes für eine schmalspurige mit elektrischer Kraft zu betreibende Localbahn vom Bahnhofe Carlsbad der Buschtěhrader Eisenbahn durch die Stadt Carlsbad nach dem Kaiserparke daselbst im Sinne der Bestimmungen der §§ 3—5 der Handelministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, die commissionelle Amtshandlung einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung einen gutächtlichen Bericht zu erstatten. [H.-M.-Z. 16.530.]

Projectirte Localbahn von Olbersdorf nach Hotzenplotz. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 12. Mai die Landesregierung in Troppau beauftragt, rücksichtlich des von Heinrich Steuer, Guts- und Fabriksbesitzer in Jägerndorf, und dem Civilingenieur, Baurath Oscar Baron Lazarini in Graz vorgelegten generellen Projectes für eine Localbahn von Olbersdorf nach Hotzenplotz im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten. [H.-M.-Z. 15.962.]

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Betriebsausweiche in km 0·3—0·5 der Strecke Meidlinger Bahnhof—Matzleinsdorfer Viaduct: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Errichtung einer Betriebsausweiche in km 0·3—0·5 der Strecke Meidlinger Bahnhof—Matzleinsdorfer Viaduct für den 30. Mai anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Luschin betraut. [G.-I.-Z. 10.014.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Erweiterung der Station Josefstadt: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Königinhof hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Erweiterung der Station Josefstadt für den 30. Mai anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-ZZ. 8882 und 10.017.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Bauliche Herstellungen und Veränderungen in der Station Wegstädtl.) In Folge der steigenden Güterbewegung in der Station Wegstädtl wird eine Geleisevermehrung zur Aufstellung von Güterwagen, die Verlegung einer Brückenwaage in das Stockgeleise und eine Verladerampe behufs des erleichternden Ent- und Beladens von schweren Strassenfuhrwerken ausgeführt. [15. Mai, Z. 18.982.]

— (Canal- und Wasserleitung in Tetschen.) Das Handelsministerium hat zur Führung einer Canal- und Wasserleitung in Tetschen unter der Hauptbahn in km 457·8/9 der Linie Nimburg—Tetschen, bezw. unter dem ersten Verbindungsgeleise nach Laube in km 0·9/10 zugestimmt. [9. Mai, Z. 18.983.]

— (Linie Zellerndorf—Siegmundsherberg-Horn: Schuppenerrichtung in Pulkau.) In der Station Pulkau wird für Zwecke des Franz Anderieth ein Kalk- und Kunstdüngerschuppen hergestellt. [6. Mai, Z. 20.398.]

— (Linie Nimburg—Jungbunzlau: Bauliche Veränderungen in Luschtenitz.) Aus Anlass der Eröffnung der Haltestelle Luschtenitz für den gesammten Güterverkehr wird daselbst eine Verladerampe erbaut, der Güterschuppen auf diese überstellt und die Zufahrtsstrasse zu demselben verlängert und erbreitert. [2. Mai, Z. 18.264.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Localbahn Schrambach-Kernhof: Technisch-polizeiliche Prüfung.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 24. Mai durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahn Schrambach-Kernhof wurde die Eröffnung des Betriebes dieser Linie ab 2. Juni 1893 bewilligt. [26. Mai, Z. 27.530.]

Schmalspurige Werksbahn in Witkowitz. (Locomotivprüfung.) Im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 fand am 14. April im Witkowitzer Eisenwerke die technisch-polizeiliche Prüfung der schmalspurigen Tender-Locomotive Nr. XVII statt, welche im Jahre 1892 in der Krauss'schen Locomotivfabrik in München neu erbaut wurde, mit der Fabriksnummer 2766 versehen und für die Materialbeförderung auf der schmalspurigen Werksbahn in Witkowitz bestimmt ist. Der Kessel dieser Locomotive hat die gesetzliche Kesselprobe gut bestanden. Die Locomotive hat zwei gekuppelte Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Das Speisewasser befindet sich in einem unter dem Langkessel zwischen dem Rahmenbau angebrachten Kasten. Dieser Rahmenbau liegt innerhalb, die horizontalen Dampfcylinder und die variable Dampfsteuerung ausserhalb der Räder. Der Kessel mit Rahmen ruht mittelst dreier Blattfedern, von welchen die dritte eine Querfeder ist, auf den Achsbüchsen. Die Locomotive hat vorne und rückwärts je eine Feder als Puffer und je einen eisernen Querbalken als Bahnräumer, ferner zwei Injecteure, sowie eine vollständige Kesselarmatur und eine Hebelbremse. Die Locomotive besitzt einen schwach conischen Schornstein und ein Funkensieb im Rauchkasten. Die Spurweite beträgt 0·790 m, das Totalgewicht der Locomotiven im ausgerüsteten Zustande 6·54 t. Die Probefahrt mit dieser Maschine fand auf den Geleisen der Witkowitzer Werksbahn statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 15 km Geschwindigkeit per Stunde erreicht und verrichteten während dieser Probefahrt alle Bestandtheile dieser vorbeschriebenen Tender-Locomotive die ihnen zugewiesenen Functionen anstandslos, so dass aus Sicherheits-

rücksichten kein Anstand obwaltete, diese Maschine zu dem Verkehre auf der schmalspurigen Witkowitzer Werksbahn zuzulassen. [H.-M.-Z. 26.107.]

Nachrichten aus Ungarn.

Parlamentarisches. (Gesetzentwurf, betreffend den Bau zweier über die Donau in Budapest für den Personen-, Strassenfuhrwerks- und Strassenbahnverkehr einzurichtender Staatsbrücken.) Der königl. ungar. Ministerpräsident hat im Einverständnisse mit den betheiligten Ministern über Antrag des kgl. ungar. Handelsministers der Legislative einen Gesetzentwurf vorgelegt, betreffend den Bau von vorläufig zwei für den Personen-, Strassenfuhrwerks- und Strassenbahnverkehr einzurichtenden Staatsbrücken über die Donau in Budapest zum Gesammtkostenpreise von 4,995.000 Gulden (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50 und 85 ex 1892). Derselbe lautet:

§ 1. Das Ministerium wird ermächtigt:

a) den Reservefond des auf Grund des G.-A. X ex 1870 aufgenommenen Prämien-Anlehens;
b) den bis zum Schlusse des Jahres 1893 durch den thatsächlichen Bedarf nicht in Anspruch genommenen Theil der Tilgungs-Annuitäten des auf Grund des G.-A. X ex 1870 aufgenommenen Prämien-Anlehens;
c) den in der Zeit vom Jahre 1894 bis zum Jahre 1910 incl. durch den thatsächlichen Bedarf nicht in Anspruch genommenen Theil der Tilgungs-Annuitäten des auf Grund des G.-A. X ex 1870 aufgenommenen Prämien-Anlehens; endlich
d) jene Summe, um welche die jährlichen Nettoeinkünfte der schon vorhandenen Budapester Staatsbrücken in der Zeit vom Jahre 1894 bis zum Jahre 1910 einschliesslich den Betrag von jährlichen fl. 650.000 übersteigen,

zur Bedeckung der im folgenden § 2 festgestellten Arbeiten, darüber hinaus aber zur Rückerstattung der aus den Staatscassenbeständen zur Tilgung des Kettenbrücken-Prioritätsanlehens verwendeten Summen zu gebrauchen.

Die sub c) und d) erwähnten Annuitäten können nach Massgabe des Bedarfes zum wahrscheinlichen Capitalswerthe derselben escomptirt werden.

§ 2. Von den im vorhergehenden Paragraphen aufgezählten Summen sind

a) die Baukosten der von dem im I. hauptstädtischen Bezirk vor dem Bruckbade gelegenen Platze zu dem im IV. Bezirk auf dem Schwurplatze gelegenen röm.-kath. Pfarramtsgebäude führenden Donaubrücke,
b) der vom Blocksbade im I. Bezirk in der Richtung des Zollamts-Ringes im IX. Bezirk führenden Donaubrücke zu decken, und
c) der nach Bedeckung der Kosten der sub a) und b) festgestellten Arbeiten verbleibende Theil kann in dem Falle, wenn das Municipium der Haupt- und Residenzstadt Budapest mindestens zwei Millionen Gulden ö. W. beiträgt, zu den Kosten der zu den Brücken führenden definitiven Zufahrtsrampen, der zur Herstellung der Rampen nothwendigen Expropriationen, ebenso der Eröffnung des in der Richtung des röm.-kath. Pfarramtes im IV. Bezirk über den Rosenplatz und die Sebastianigasse bis zur Mündung der Hatvanergasse führenden Strassenzuges verwendet werden.

§ 3. Die Hatvanergasse wird auf der nördlichen Seite um 13 Klafter verbreitert werden. Zu diesem Zwecke können alle jene auf diesem Theil der Hatvanergasse befindlichen Gebäude expropriirt werden, deren Eigenthümer nicht in einer auf Aufforderung des hauptstädtischen Municipiums bis Ende 1893 auszustellenden und auf die betreffenden Immobilien grundbücherlich zu pränotirenden Erklärung sich dazu verpflichten, ihre Häuser bis Ende 1898 entsprechend der neuen Regulirungslinie umzubauen.

Wenn die Eigenthümer die Erklärung bis zu dem oben genannten Termin nicht unterschreiben, sowie wenn sie dieselbe wohl unterschrieben haben, jedoch die oben bestimmte Frist verlaufen ist, ohne dass die Betreffenden ihrer in der Erklärung enthaltenen Verpflichtung entsprochen hätten, kann die Expropriation sofort durchgeführt werden. Bei der Expropriation derselben kann der § 25 des G.-A. XLI ex 1881 so angewendet werden, dass die Entschädigung den 1892er Werth der betreffenden Immobilien nicht übersteigen kann und jene Werthsteigerung, welche die im Sinne des § 4 zu gewährenden Steuerbegünstigungen hervorrufen, nicht in Betracht gezogen werden könne. Die Kosten zur Ablösung jener Terrains, welche für die Regulirung der Hatvanergasse dienen, sowie anderer Expropriationen sind nicht aus den im Sinne der §§ 1 und 2 zu benützenden Summen, sondern zur Hälfte aus dem unter der Verwaltung des hauptstädtischen Baurathes stehenden hauptstädtischen Geldfond, zur anderen Hälfte jedoch von der Hauptstadt zu decken.

§ 4. Jene Häuser, welche gebaut werden

a) auf jenen neuen Gründen, welche aus jenen Gründen, beziehentlich jenem früheren Strassenterrain gebildet werden, welches für die Rampen der beiden Brücken und für die im Zusammenhange mit den Brücken auszuführenden Regulirungen expropriirt werden muss,
b) in der Stadthausgasse,
c) auf der westlichen Seite des zwischen der Leopoldgasse, dem Rosenplatze und der Hutgasse gelegenen Theiles, und
d) auf der Nordseite der Hatvanergasse, insoweit sie zumindest zwei Stockwerke haben (48 Fuss hoch) und bis 1. August 1903 in bewohnbaren Zustand gebracht werden, sind

1. 15 Jahre lang befreit von der staatlichen Gebäudesteuer, ebenso wie von jener Gemeindesteuer, welche nach jener Gemeindesteuer, welche nach jener Steuer ausgeworfen zu werden pflegt, und geniessen

2. überdies nach Ablauf dieser 15 Jahre auch weitere 15 Jahre lang die Begünstigung, dass sie als Staatssteuer 10 pCt. des reinen Hauszins-Einkommens zahlen.

Als allgemeine Einkommen-Zuschlagsteuer haben sie während der sub 1 erwähnten Zeitdauer 20 pCt. der Zuschlagsteuerbasis und während der im Punkte 2 bestimmten Zeit 30 pCt. hievon zu bezahlen.

§ 5. Die aus den in § 4 des G.-A. X ex 1870 bezeichneten Quellen stammenden Einkünfte, sowie die Einkünfte der auf Grundlage dieses Gesetzes zu erbauenden neuen Brücken sind in erster Linie zur Deckung des Erfordernisses der Jahresannuitäten des Prämienanlehens zu verwenden. Wenn das Tilgungserforderniss diese Einnahmen übersteigen sollte, so ist das Plus aus den sonstigen Einnahmen des Staates zu decken.

§ 6. Mit der Durchführung dieses Gesetzes wird das Ministerium betraut.

Ausland.

Preussen. (Eröffnung eines zweiten Geleises.) Am 17. April wurde auf der Strecke Lauban—Langenöls im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin das zweite Geleise in Betrieb genommen.

Schweiz. (Eröffnung von zweiten Geleisen.) Der Bundesrath hat die Eröffnung des zweiten Geleises auf den letzten Strecken der Gotthardbahn Amsteg—Gurtnellen und Wassen—Göschenen für den 14., bezw. 28. Mai anberaumt.

— (Eröffnung der Haltestelle Orange.) Am 15. Mai wurde die Haltestelle Orange beim Wächterhause in km 4·2 der Regionalbahn Tramelan—Tavannes für den Personenverkehr eröffnet.

— (Pfandrechtliche Sicherstellung von Eisenbahn-Anlehen.) Der Verwaltungsrath der Thunerseebahn ist beim Bundesrathe um die pfandrechtliche Sicherstellung im zweiten Range eines Anlehens von 700.000 Frcs. auf der 22·034 km langen Linie von Scherzligen nach Därlingen und der eigenen Anlagen im Bahnhofe Interlaken sammt Betriebsmaterial und Zubehörden eingeschritten. Dieses Anlehen soll zur Deckung des nicht eingezahlten Actiencapitals, des Zinsendeficites und zur Bestreitung der in Folge der Depotanlagen in Interlaken, der Mehrbeschaffung von Rollmaterial und der Mehrleistung an die Bauunternehmung vermehrten Baukosten verwendet werden. Diesem Pfandrechte geht dasjenige im ersten Range für ein Anlehen von 2,000.000 Frcs. vor. Ferner hat die Traversthalbahn um die pfandrechtliche Sicherstellung im zweiten Range eines Anlehens von 50.000 Frcs. zum Zwecke der Deckung von Baukosten und Rollmaterial-Anschaffungen auf der 9·9 km langen Linie von Travers nach St. Sulpice und der 3·146 km langen Zweiglinie von Fleurier nach Buttes nebst Betriebsmaterial und Zubehörden angesucht. Diesem Pfandrechte geht dasjenige ersten Ranges auf der Linie Travers—St. Sulpice für ein Anlehen von 150.000 Frcs. und dasjenige ersten Ranges auf der Linie Fleurier—Buttes für ein Anlehen von 50.000 Frcs. vor.

— (Frachtermässigung für Pferdetransporte von Wien und weiterher nach Paris.) Zufolge Kundmachung der Direction der Vereinigten Schweizerbahnen vom

3. Mai wird für Pferdetransporte in ganzen Wagenladungen von Wien und weiterher nach Paris bis zur Einführung eines directen Tarifes rücksichtlich der Strecke Buchs — Delle transit ein Frachtsatz von 151·40 Frcs. pro Wagen à 14 m² Ladefläche auf dem Rückvergütungswege gegen Vorlage der betreffenden Frachtbriefe berechnet. Auf jedem Wagen hat ein Begleiter freie Hinfahrt.

— (Umrechnung der österr. Gulden- in Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der österr. Gulden- zur Frankenwährung für die österr.-schweizerischen Grenzstationen wurde ab 8. Mai bis auf Weiteres mit 1 Gulden = 2·0493 Franken festgesetzt.

Türkei. (Bau der Eisenbahnlinie Dédéagatsch—Salonich.) Die Concession zum Baue und Betriebe dieser Eisenbahnlinie wurde bereits im Jahre 1892 dem französischen Staatsangehörigen René Bandony ertheilt. Die eingeleisige, normalspurige Bahn, deren Trace nahe und ziemlich parallel mit der Meeresküste führt, ist vom volkswirthschaftlichen Standpunkte von untergeordneter Bedeutung. Das Hauptmotiv zum Baue ist militärischer Natur: die Unabhängigkeit vom Seewege. Trotz der mehrfachen drückenden Bestimmungen der Concessions-Urkunde ist es dem Concessionär gelungen, das auf circa 80 Millionen Frcs. veranschlagte Bau- und Betriebscapital aufzubringen, und hat sich die Gesellschaft auch bereits constituirt. Die Regierung garantirt für die in Rede stehende, die Sandschaken von Dédéagatsch, Gümüldschina, Drama Seres und Salonich durchziehende Bahn eine Kilometer-Einnahme von 15.570 Frcs., welche auf die Eingänge des Zehnt und der Schafsteuer in den genannten Sandschaken vorgemerkt wurden. Das Unternehmen ist sonach financiell gut fundirt, dürfte aber schon wegen der Concurrenz des weit billigeren Seeweges kaum je auf eigene Füsse gelangen und überhaupt nur so lange lebensfähig sein, als die Regierungsgarantie geleistet wird.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Vindobona" nach Kobe.) Dieser Dampfer von 2854 Tonnen Gehalt ist am 28. April mit 2 Passagieren und 1523 Tonnen factischer Ladung von Triest nach Kobe abgegangen. Derselbe verschiffte nebst 4261 Stück verschiedenen Hölzern hauptsächlich: nach Port Said: 85 Colli Esswaaren; nach Aden: 15 Colli Glasperlen; nach Zanzibar: 2 Colli Mützen. 200 Colli Mehl; 43 Colli Glasperlen; nach Massana: 50 Colli Bier; nach Bombay: 15 Colli Mützen, 77 Colli Knöpfe, 446 Colli Papier, 25 Colli Spielkarten, 64 Colli Kurzwaaren, 147 Colli Farben, 13 Colli Baumwollwaaren, 22 Colli Garne, 7 Colli Musikinstrumente, 29 Colli Lampen, 27 Manufacturwaaren, 95 Colli Metallwaaren, 59 Colli Holzwaaren, 219 Colli Glasperlen, 110 Colli Seife, 87 Colli Glaswaaren, 47 Colli Wein, 100 Colli Zucker, 2 Colli Spielwaaren; nach Mangalore: 4 Colli Manufacturwaaren; nach Rangoon: 25 Colli Manufacturwaaren, 52 Colli Metallwaaren; nach Nigapatam: 5 Colli Manufacturwaaren; nach Calcutta: 11 Colli Garne, 7 Colli Manufacturwaaren, 36 Colli Metallwaaren, 87 Colli Glasperlen, 20 Colli Esswaaren, 3 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Spielkarten, 2 Colli Tabak, 12 Colli Seife; nach Penang: 66 Colli Papier, 4 Colli Baumwollwaaren, 15 Colli Kurzwaaren, 8 Colli Manufacturwaaren; nach Singapore: 259 Colli Bier, 141 Colli Papier, 49 Colli Baumwollwaren, 7 Colli Manufacturwaaren, 10 Colli Metallwaaren, 63 Colli Glasperlen, 61 Colli Wein; nach Soerabaya: 5 Colli Papier, 647 Colli Erdwachs, 350 Colli Mehl, 10 Colli Garne, 20 Colli Holzwaaren, nach Samarang: 62 Colli Papier, 180 Colli Erdwachs; nach Batavia: 26 Colli Papier, 8 Colli Baumwollwaaren, 242 Colli Erdwachs, 12 Colli Lampen, 9 Colli Manufacturwaaren, 8 Colli Metallwaaren; nach Macassar: 150 Colli Mehl; nach Saigon: 55 Colli Papier; nach Hongkong: 55 Colli Bier, 25 Colli Papier, 8 Colli Kurzwaaren, 12 Colli Glasperlen, 800 Colli Zündhölzchen; nach Jokohama: 34 Colli Papier, 20 Colli Glasperlen; nach Manilla: 550 Colli Bier, 48 Colli Papier, 10 Colli Baumwollwaaren, 30 Colli Garne; nach Kobe: 31 Colli Stahl; nach Shanghay: 82 Colli Bier, 27051 Colli Zink, 1500 Colli Cement. Der Gesammtwerth der ausgeführten Waaren betrug 560.336 fl. ö. W.

Marburg. (Flossverkehr auf der Drau 1893.) Nach den von dem Stadtrathe in Marburg vorgelegten Nachweisungen bezifferte sich der Flossverkehr auf der Drau im Jahre 1892 auf 1370 Flösse mit einem Holzbestande von 458.306 q. Darunter sind: 931 durchgegangene Flösse mit einem Holzbestande von 390.627 q und einer beigegebenen Ladung, und zwar bis Marburg von 7302 q und von Marburg von 7302 q; 5 gebaute und abgegangene Flösse mit einem Holzbestande von 670 q und beigegebener Ladung von 300 q; 434 angekommene und zerschlagene Flösse mit einem Holzbestande von 67.009 q und beigegebener Ladung von 48.016 q. Der Güterverkehr auf der Drau in Marburg bezifferte sich im Jahre 1892 auf 513.924 q, wovon 397.929 q durchgegangen sind, 970 q verladen und 115.025 q gelöscht wurden. Unter den durchgegangenen Gütern waren 397.329 q Flossholz und sonstige rohe oder bearbeitete Hölzer (mit Ausnahme von Brennholz) und 600 q Brennstoffe (Steinkohle, Braunkohle, Holzkohle, Coaks, Briquettes, Brennholz, Torf, Petroleum); verladen wurden 670 q Flossholz und sonstige rohe oder bearbeitete Hölzer (mit Ausnahme von Brennholz) und 300 q landwirthschaftliche Erzeugnisse (Körner und Hülsenfrüchte. Rüben, Erdäpfel, Obst, Gemüse, sonstige Pflanzen, Wein, Bier, Branntwein, Stroh, Wolle, Baumwolle, Jute, Garne, Lohe, Colonialwaaren, Vieh, Fische, Knochen); gelöscht wurden 79.963 q Flossholz und sonstige rohe oder bearbeitete Hölzer (mit Ausnahme von Brennholz) und 35.062 q Brennstoffe (Steinkohle, Braunkohle, Holzkohle, Coaks, Briquettes, Brennholz, Torf, Petroleum).

Ungar. Rhederei - Actiengesellschaft „Orient" in Fiume. (Constituirende Generalversammlung.) Am 18. Mai fand in Fiume unter Vorsitz des Mitconcessionärs Ludwig Cosulich die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Ungar. Rhederei - Actiengesellschaft „Orient" statt. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus gelangte der Bericht der Direction zur Verlesung, welchem zu Folge das Actien - Capital von 4,000.000 Kronen zertheilt in Actien à 1000 Kronen als eingezahlt nachgewiesen ist. Die Versammlung übernahm den englischen Dampfer „Orient" und beschloss, je früher 2 andere gleichfalls grössere Dampfer zu erwerben.

Bremen. (Flussschiffahrt auf der Unter- und Oberweser 1892.) Laut des Jahrbuches für bremische Statistik sind in Bremen auf der Unterweser im Jahre 1892 eingelangt: beladen 4647 Schiffe mit 556.610 R.-T. (gegen 5170 Schiffe mit 528.089 R.-T. im Vorjahre), leer 572 Schiffe mit 70.026 R.-T. (gegen 612 Schiffe mit 88.185 R.-T. im Vorjahre. Darunter waren 1061 beladene Dampfer mit 100.246 R.-T. und 54 leere Dampfer mit 15.755 R.-T. (gegen 1008 beladene Dampfer mit 109.780 R.-T. und 84 leere Dampfer mit 27.138 R.-T. im Vorjahre.) — Der Heimats-Angehörigkeit nach entfallen auf Bremen: 3153 beladene Schiffe mit 486.973 R.-T. (gegen 3052 mit 419.619 R.-T. in 1891) und 255 leere Schiffe 48.173 R.-T. (gegen 336 mit 67.899 R.-T. in 1891), auf Preussen: 659 beladene Schiffe mit 29.591 R.-T. (gegen 922 mit 51.085 R.-T. in 1891) und 209 leere Schiffe mit 13.424 R.-T. (gegen 195 mit 14.020 in 1891), auf Oldenburg: 807 beladene Schiffe mit 37.107 R.-T. (gegen 1158 mit 53.738 R.-T. in 1891) und 62 leere Schiffe mit 3008 R.-T. (gegen 37 mit 1559 R.-T. in 1891), auf andere Länder: 28 beladene Schiffe mit 2939 R.-T. (gegen 38 mit 3647 R.-T. in 1891) und 46 leere Schiffe mit 5421 R.-T. (gegen 44 mit 4707 R.-T. in 1891). — Die Provenienz betreffend, so kamen aus den bremischen Häfen Vegesack, Burg und Bremerhaven 3013 beladene Schiffe mit 364.194 R.-T. und 160 leere Schiffe mit 26.335 R.-T., aus preussischen Häfen u. zw. hauptsächlich aus Geestemünde, Aschwarden, Osterholz und Blumenthal 656 beladene Schiffe mit 86.834 R.-T. und 217 leere Schiffe mit 25.154 R.-T., aus oldenburgischen Häfen u. zw. insbesondere aus Nordenhamm, Brake, Elsfleth, Fedderwarden, Oldenburg und Grossensiel 978 beladene Schiffe mit 105.582 R.-T. und 195 leere Schiffe mit 18.537 R.-T. — Abgegangen sind dagegen nach der Unterweser beladen 3085 Schiffe mit 387.340 R.-T. (gegen 3157 mit 391.412 R.-T. in 1891), leer 2326 Schiffe mit 261.227 R.-T. (gegen 2862 Schiffe mit 233.361 R.-T. in 1891). Hierunter waren 1069 beladene Dampfer mit 99.438 R.-T. (gegen 1132 mit 108.582 R.-T. in 1891) und 43 leere Dampfer mit 12.315 R.-T. (gegen 23 mit 5751 R.-T. in 1891). — Der Heimats-Angehörigkeit nach aber bremische: 2544 beladene Schiffe mit 357.938 R.-T. (gegen 2608 mit 360.744 R.-T. in 1891) und 886 leere Schiffe mit 176.344 R.-T. (gegen 817 mit 120.680 in 1891); preussisch: 290 beladene Schiffe mit 18.894 R.-T. (gegen 320 mit 21.750 in 1891) und 665 leere Schiffe mit 31.494 R.-T. (gegen 949 mit 51.148 R.-T. in 1891); oldenburgische: 235 beladene Schiffe mit 8.802 R.-T. (gegen 218 mit 7701 R.-T. in 1891) und 644 leere Schiffe mit 34.298 R.-T. (gegen 995 mit 49.080 R.-T. in 1891; anderer Nationalität: 16 beladene Schiffe mit 1706 R.-T. (gegen 11 mit 1252 R.-T. in 1891) und 131 leere Schiffe mit 19.091 R.-T. (gegen 101 mit 12.453 R.-T. in 1891). — Was die Bestimmung betrifft, so gingen nach den bremischen Häfen Vegesack, Burg, Bremerhaven, 2088 beladene Schiffe mit

261.256 R.-T. und 1097 leere Schiffe mit 130.520 R.-T., nach den preussischen Häfen u. zw. insbesondere nach Blumenthal, Geestemünde, Grobn und Burgdamm, Könnebeck, Aschwarden, Osterbolz 252 beladene Schiffe mit 37.273 R.-T. und 584 leere Schiffe mit 78.676 R.-T., nach den oldenburgiscben Häfen Oldenburg, Brake, Nordenhamm, Elsfleth, Grossensiel, Fedderwarden u. A. 745 beladene Scbiffe mit 88.811 R.-T. und 645 leere Schiffe mit 52.031 R.-T.

Oberweser: Angekommen sind auf dieser Stromstrecke beladen 1186 Schiffe und Flösse mit 168.198 R.-T. (gegen 1096 mit 147.766 R.-T. in 1891), leer 55 Schiffe mit 7.990 R.-T. gegen 94 mit 13.922 R.-T. in 1891). Unter diesen waren 49 beladene Dampfer mit 4525 R.-T. (gegen 78 mit 7531 R.-T. in 1891). — Der Heimats-Angehörigkeit nach entfielen auf Bremen: 330 beladene Schiffe mit 69.179 R.-T. (gegen 293 mit 59.880 R.-T. in 1891) und 12 leere Schiffe mit 2862 R.-T. (gegen 27 mit 5000 R.-T. in 1891), auf Preussen: 740 beladene Schiffe mit 87.140 R.-T., darunter 579 Schiffe mit 83.441 R.-T. und 161 Flösse mit 3699 R.-T. (gegen 701 mit 76.442 R.-T. in 1891) und 36 leere Schiffe mit 4438 R.-T. (gegen 57 mit 7922 R.-T. in 1891), auf Braunschweig: 116 beladene Schiffe mit 11.879 R.-T. (gegen 102 mit 11.444 R.-T. in 1891) und 7 leere Scbiffe mit 690 R.-T. (gegen 10 mit 1000 R.-T. in 1891). — Was die Provenienz anbelangt, so kamen aus den preussischen Häfen Dreye, Bollen, Verden, Nienburg, Petershagen, Minden, Porta, Rinteln, Hameln, Karlshafen und den andern Weser- und Allerhäfen 921 beladene Schiffe mit 149.509 R.-T,. 161 Flösse mit 3699 R.-T. und 47 leere Schiffe mit 7005 R.-T., aus den braunschweigischen Häfen Thedinghausen, Holzminden u. A. 90 beladene Scbiffe mit 12.530 R.-T. und 8 unbeladene Schiffe mit 985 R.-T., aus dem Lipp'scben Hafen Ender: 14 beladene Schiffe mit 2460 R.-T. — Abgegangen sind dagegen auf der Oberweser von Bremen: beladen 704 Schiffe mit 125.849 R.-T. (gegen 663 mit 110.327 R.-T. in 1891) und leer 370 Schiffe mit 46.018 R.-T. (gegen 340 mit 44.086 R.-T. in 1891). Hierüber waren 46 beladene Dampfer mit 4.356 R.-T. (gegen 46 mit 4301 R.-T. in 1891) und 2 leere Dampfer mit 177 R.-T. (gegen 21 mit 2077 R.-T. in 1891). — Der Heimats-Angehörigkeit nacb aber bremisch: 265 beladene Schiffe mit 57.341 R.-T. (gegen 233 mit 48.825 R.-T. in 1891) und 80 leere Schiffe mit 15.827 R.-T. (gegen 78 mit 14.570 R.-T. in 1891), preussisch: 402 beladene Schiffe mit 63.779 R.-T. (gegen 369 mit 54.162 R.-T. in 1891 und 213 leere Schiffe mit 23.426 R.-T. (gegen 209 mit 24.439 R.-T. in 1891), braunscbweigisch: 37 beladene Scbiffe mit 4729 R.-T. (gegen 61 mit 7340 R.-T. in 1891) und 77 leere Schiffe mit 6765 R.-T. (gegen 53 mit 5077 R.-T. in 1891.) — Was die Bestimmung betrifft, so gingen nach den vorbezeichneten preussischen Häfen 670 beladene Schiffe mit 121.042 R.-T. und 325 leere Schiffe mit 41.473 R.-T., nach den braunschweigischen Häfen aber 34 beladene Schiffe mit 4807 R.-T. und 45 leere Schiffe mit 4545 R.-T.

Griechenland. (Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Sira.) Diese Gesellschaft ist auf Drängen der Gläubiger in Concurs erklärt worden. Einige in Sira domicilirende Gläubiger, welche die Erhaltung dieses Unternehmens wünschten, haben die Regierung und die Nationalbank in der Ricbtung sondirt, ob es nicht möglich wäre, dem Unternehmen aufzuhelfen. An massgebender Stelle scheint jedoch wenig Neigung hiezu vorbanden zu sein. Man hat auch an die Fusionirung mit der Dampfschiffabrts-Gesellschaft „Panellinios" gedacht und hoffte auch in dieser Richtung auf die Intervention der Regierung. Da vorläufig eine Sanirung in dieser Weise ausgeschlossen zu sein scheint, wird man vor Allem abwarten müssen, welche Haltung. die Rheder John Mac Dowall und Barbour der neuen Situation gegenüber einnehmen, da dieselben im Vorjahre mehrere Scbiffe der Siraer Gesellscbaft auf mehrere Jahre gechartert und mit neuen Maschinen ausgerüstet haben.

England. (Ein Boot mit Petroleummotor.) Die Firma Rutherford & Comp. in Birkenhead hat unlängst ein Boot fertiggestellt, das mit einem Petroleummotor ausgerüstet und für den Cameroonfluss bestimmt ist. Dieses Boot ist 11·3 m lang, 2·4 m breit, 1·2 m tief und vermag bei einer Tauchung von 0·76 m in seinem Tank eine solche Menge von Petroleum zu bergen, um die Strecke von 1000 Seemeilen mit der Geschwindigkeit von 9 Knoten zu durcbmessen. Solcbe Fahrzeuge sind bisher insbesondere im Manchester-Canale in Verwendung, finden aber auch anderwärts Anklang, da der Petroleummotor sich vornehmlich bei Luxusbooten als zweckmässig erweist. Der Betrieb ist zwar wegen der Preise des raffinirten Petroleums nicbt billig, hat jedoch den Vorzug der Bequemlicbkeit und Sicherheit; biebei kommt noch der Umstand zu würdigen, dass bei Petroleummotoren 16 pCt. der im Brennstoffe entbaltenen Energie in indicirte Leistung verwandelt werden.

[„Engineer."]

— (Bau eines Kauffahrers.) Ein fünfmastiges Segelschiff wurde im Auftrage eines Bremer Hauses bei der Firma Rusell & Comp. (am Clyde) gebaut. Dieses Schiff, Namens „Maria Rickmers", wird bei einer Länge von 114·2 m einen Bruttogehalt von 6000 t besitzen und mit einer Auxiliarmaschine ausgestattet sein. Die Maschine soll mit dreifacher Expansion arbeiten und die Schraube derart sich stellen lassen, dass sie sehr wenig Widerstand leistet, wenn das Scbiff unter Segel fäbrt. Die Fahrtgeschwindigkeit wird mit alleiniger Benützung der Maschine auf 8 Knoten per Stunde berechnet: der Verbrauch an Kohle wird hiebei so gering sein, dass die davon mitzuführenden Vorräthe die Ladungsfähigkeit des Fahrzeuges nur wenig beeinträchtigen werden. Da das fragliche Schiff vollkommen als Segler eingericbtet sein und durch Windstillen nicht in der Fabrt aufgehalten wird, so setzt man auf dasselbe hinsichtlich des Waarenverkehres grosse Hoffnungen und betrachtet es als den Vorläufer einer neuen Gattung von Kauffahrern.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate Juni 1893.) Im Monate Juni werden die nacbstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	Juni
Finme	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Adria"	1
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza Marseille	„Árpád"	8
„	Bari, (Brindisi), Palermo, Messina, Catania, Syrakns, Malta, Tnnis (Tripolis*)	„Carola"	10
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Szápáry"	15
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Bnda"	22
Fiume, Triest	Barcelona **)	„B. Kemény"	25
Fiume	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Adria"	29
Fiume, Triest	Pernambnco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Széchényi"	1. Juli
Fiume	Roueu	„Zichy"	1—10
„	Liverpool	„Saragossa" (Cunard Line)	1—10
„	(Malta *, Gibraltar *), London	„Baross"	10—20
„	Tanger *), Bordeaux	„Jókai"	10—20
„	Liverpool	„Persian"	10—20
„	Hull, Newcastle o/T	„Bassano"	15—25
„	Antwerpen, Hambnrg	„Lusitania"	15—25
„	Liverpool	„Tarifa" (Cunard Line)	20—30
„	Rouen	„Mátyás király"	20—30
„	(Malta*, Algier*) Glasgow	„Deák"	20—30
„	Leith	„Tisza"	20—30
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	Fiume, Triest	„Szápáry"	3
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Bnda"	10
Marseille, Genna, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Adria"	17
Tnnis, Malta, Syrakus, Catania, Messina, Bari	Triest, Fiume	„Carola"	21
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	Finme, Triest	„Arpád"	24
Liverpool	Triest, Finme	„Tarifa" (Cunard Line)	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Hidalgo"	5—15
Rouen	„ „	„Matlekovits"	5—15
Liverpool	„ „	„Algerian"	10—20
London	„ „	„Zrinyi"	10—20
Glasgow	„ „	„Szent István"	20—30
Bordeaux	„ „	„Andrássy"	20—30
Liverpool	„ „	„Aleppo" (Cnnard Line)	20—30
Rouen	„ „	„Zichy"	20—30
Hamburg	„ s	„Venezia"	20—30
Rio de Janeiro, Santos	„ „	„Szent László"	20—30

*) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladnngen nach Algier, Malta, Tanger, Tripolis oder Gibraltar angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zn nnterlassen.

**) Der Dampfer wird ansser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventnell Cadix, anlaufen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Anskünfte ertheilen: S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2. — Budapest, Franz Josef-Platz 6.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr.

Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 47 für die Beförderung von Blei.

Der eine Nachtrag VI zum Tarife für den Rhein- und Main-Umschlagsverkehr vom 1. October 1886 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 47 für die Beförderung von rohem Blei wird mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1893 ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 26. Mai 1893. [479]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des Ausnahmetarifes für Dégras de peaux.

Der mit 1. Juni 1893 in Kraft tretende, in Nr. 55 dieses Blattes vom 13. Mai 1893 auf Seite 905 angekündigte Ausnahmetarif für die Beförderung von Dégras de peaux ist für Sendungen von und nach Paris nach und von den darin genannten österr. Stationen giltig.

Wien, am 26. Mai 1893. [480]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Westungarisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Verschiebung des Einführungstermines.

Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums Nr. 50 vom 2. Mai 1893 verlautbarte Einführung des Ausnahmetarifes für Viehtransporte erfolgt nicht am 1. Juni l. J., sondern am 1. Juli 1893 und wird der Tarif nicht mehr die Bezeichnung Theil II, Heft 7, sondern die Bezeichnung Theil IV, Heft 1, tragen.

Der Tarif Theil II, Heft 7, giltig vom 15. September 1891, sammt Nachtrag I bleibt bis 30. Juni 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 26. Mai 1893. [481]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag I zum Anhange zu den Tarifen Theil II.

Am 15. Juni 1893 tritt der in der Ueberschrift genannte Nachtrag I, enthaltend Ergänzung der besonderen Bestimmungen, geänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Pilsen und Olmütz, neue Frachtsätze für den Verkehr mit Wien, Oberleutensdorf und Würbenthal, für Frachtgüter bestimmter Tarifclassen und für einzelne Artikel Berichtigungen und Aufhebung von Frachtsätzen in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 27. Mai 1893. [482]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Sonstige Nachrichten.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer und Deutsch-Belgischer Güterverkehr. (Anderweite Tarifirung von „landwirthschaftlichen Maschinen".) In den vorbezeichneten Güterverkehren sind die Artikel „Locomobilen, Dresch- und Säe- (auch Drill-) Maschinen" allgemein aus dem Specialtarif I in den Ausnahmetarif 2 versetzt worden.

Sächsisch-Württembergischer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer württembergischer Stationen.) Am 15. Mai werden die Stationen Eningen unter Achalm, Honau, Pfullingen und Unterhausen der kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen in den directen Güterverkehr einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1191	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaaren	Deutsch-Landsberg	Graz transit	Für mit directen Frachtbriefen nach Triest und Fiume aufgegebenen Sendungen in jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif der Graz-Köflacher Bahn	36·4 kr. ö. W. N. excl. Ueberfuhrsgebühr in Graz	26·7 kr. ö. W. N. excl. Ueberfuhrsgebühr in Graz	9·7 kr. ö. W. N.	Im Kartirungswege		Hiedurch wird der im temporären Anhang zum Tarife der Graz-Köflacher Bahn (Theil II) vom Jahre 1893, unter fortlaufender Nr. 18 b in der Relation D.-Landsberg—Graz transit ausgewiesene Frachtsatz unterboten und ausser Wirksamkeit gesetzt
1192	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Zündwaaren	Deutsch-Landsberg	Triest S.B. und Fiume	Für Sendungen in jedem Gewichte, wenn dieselben nach Ostindien, China und Südamerika zum Exporte gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	220 Heller		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende und an den österr. Lloyd als Empfänger adressirte Original-Frachtbriefe, wenn auf diesen Documenten vom Lloyd die Bestätigung beigefügt wird, dass diese Transporte factisch nach Ostindien, China oder Südamerika exportirt*)	Hiedurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 140 vom 6. December 1892, unter fortlauf. Nr. 1947, ausgewiesenen Frachtsätze gegenstandslos und ausser Wirksamkeit gesetzt
				Preding-Wieselsdorf						210 Heller				

*) wurden oder gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, bezw. Aufnahmescheine, denen zum Nachweise der bedungenen Bestimmung die Original-Schiffsconnaissements oder die Certificate des k. k. Hafen- und Seecapitanates in Triest, bezw. des kgl. ungar. Hafenamtes in Fiume, aus welchen die erforderlichen Daten, als: Inhalt der Colli unter Angabe der Marken, Nummer und des Gewichtes derselben, zu ersehen sind, beigeschlossen werden müssen, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	von	nach	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz	Nachlass	Art der Durchführung	Documente	Besondere Bemerkungen
									Heller	Heller	Heller			
1193	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Graz S.B.	Stübing	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch Parteiorgane zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	16	12	4	Im Kartirungswege		
					Ehrenhausen				34	28	6			
1194	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holzkohle	Lepavina	Bregenz	Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Wagen u. Frachtbrief. Das Auf- und Abladen hat durch den Absender, bezw. Empfänger oder auf Kosten derselben zu erfolgen	Vom 6. Juni 1893 bis zur tarifmässigen Durchführung, längstens bis 31. December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Heller 209		Im Kartirungswege		
					Buchs					207				
					Lindau					211				
					St. Margrethen					209				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1195	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Eichenholz-Extract in tropfbar flüssigem Zustande	Mitrovicza-Szávapart und Samač (Stationen der kgl. ungarischen Staatsbahnen)	Passau Simbach	Aufgabe von, bezw. Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893			kr. ö. W. 177 179		Im Kartirungswege		
1196	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Hornvieh	Berhometh Bojan Czernowitz Czudin Hadikfálva Halicz Hatna Hliboka Husiatyn Karapcziu Kimpolung Kołomea Łužan Nepołokoutz Nowosielitza Radautz Sadagóra Sniatyn Stanislau Storożynetz Suczawa Theodorestie Tyśmienica Zuczka	a) Passau b) Salzburg c) Simbach	Verladung von wenigstens 6 Stück Hornvieh pro Wagen, Aufrechthaltung der Tarifbestimmungen, insbesondere Frachtberechnung auf Grund der festgesetzten Normalgewichte	Vom 10. Juni 1893 bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Verschieden	Kreuzer ö. W. a) b) c) 537·0 544·0 541·0 505·8 512·8 509·8 489·2 496·2 493·2 522·0 529·0 526·0 507·2 514·2 511·2 459·2 466·2 463·2 513·2 520·2 517·2 501·2 508·2 505·2 504·2 511·2 508·2 510·6 517·6 514·6 557·4 564·4 561·4 468·2 475·2 472·2 486·2 493·2 490·2 483·2 490·2 487·2 511·8 518·8 515·8 516·6 523·6 520·6 495·6 502·6 499·6 480·2 487·2 484·2 453·2 460·2 457·2 517·2 524·2 521·2 516·2 523·2 520·2 523·2 530·2 527·2 456·2 463·2 460·2 489·2 496·2 493·2	Verschieden	Im Kartirungswege		
1197	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Marmor, roh	Pontebba transit	Mährisch-Schönberg	Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10 t pro verwendeten vierrädrigen Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar.-Italien. Güterverkehr, giltig vom 1. October 1887	Bestehen keine directen Frachtsätze	Fcs. 27·33 pro Tonne		Im Kartirungswege		
1198	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Oesterr. Nordwestbahn	Landwirthschaftliche Maschinen	Deutschland	Brody (Bhf.) transit | Podwołoczyska (Bhf.) transit mit der Bestimmung nach über Fastow, Kiew, Schpola und Elisabethgrad gelegenen russischen Stationen	Die im Verordnungsblatte Nr. 57 vom 18. Mai 1893 unter fortlaufender Nr. 1115, sub a, stipulirten Bedingungen für die Rückerstattung des Frachtunterschiedes werden wie folgt ergänzt: Wenn die Sendungen ab Brody, bezw. Podwołoczyska vorerst nach Radziwiłow, bezw. Wołoczysk, und von den letztgenannten Stationen nach der russischen Bestimmungsstation abgefertigt werden, müssen die Aufnahmsscheine ab Brody, bezw. Podwołoczyska die Bestätigung des Stationsvorstandes tragen: „Laut Vorweisung des Frachtbrief-Duplicates ist Sendung von der russischen Grenzstation Radziwiłow, bezw. Wołoczysk nach . . . . (Bezeichnung der russischen Bestimmungsstation) weiterverfrachtet worden."								
1199	Buschtěhrader Eisenbahn	Betheiligten Verwaltungen		**Elbe-Umschlagsverkehr West-Oesterreich—Riesa-Elbquai.** Die im Tarife Theil II, für den obengenannten Güterverkehr, giltig vom 1. Juni 1893, enthaltenen, im Rückvergütungswege anzuwendenden Ausnahmetarife gelten bis auf Weiteres, längstens aber bis 31. December 1893.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1200	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Bruchsteine aller Art, unbearbeitete, und Schotter	Radim	Hořatev	Aufgabe in vollen Wagenladungen, d. i. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Aufrechthaltung der für Güter des Spec.-Tarifes 3 bestehenden einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	16·6	6·2	10·4	Im Kartirungswege		Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
					Kolin St.E.G.				10·5	6·8	3·7			
					Nimburg St.E.G.				16·6	8·3	8·3			
					Peček				4·0	3·0	1·0			
					Sadská (L.B.)				12·5	6·2	6·3			
										Kreuzer a) b) c)				
1201	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Nagy-Beckerek-Bégapart	Budapest d. p. t. p. u. „ -föv. közrakt. „ -Jozsefváros „ -Lipotváros „ -nyugoti p. u. Köbánya felsö p. u. „ -alsó p. u. „ -hizlalda	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief a) 1000 Tonnen b) 5000 „ c) 10000 „	Bis Ende December 1893	Ungariecber Eisenbahnverband, Tbeil II, Heft 1, Oesterr.-Ungariscber Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4	Verschieden	53 48 46	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Auf den Reclamanten als Absender lautende Frachtbrief-Duplicate, welche mit keinem Rückvergütungsstempel versehen sein dürfen und längstens bis Ende April 1894 vorzulegen sind, widrigenfalls jeder Anspruch auf eine Rückvergütung erlischt	Die auf Grund der im Verordnungs-Blatt Nr. 9 ex 1893, sub Post 233, publicirten und auf Grund der gegenwärtigen Begünstigung verfrachteten Quantitäten werden gegenseitig eingerechnet. Die nach Wien St.E.G. gewährten Frachtsätze werden um 2 kr. ö. W. pro Kilogramm erhöht, auch für Sendungen nach Wien Lagerhaus angewendet
					Budapest déli vasut; O-Buda-Filatorigat					56 51 49				
					Vacz					57 52 50				
					Pozsony-fiok-palyaudvar					88 83 81				
					Györ Komárom-Ujszöny					69 64 62				
					Marchegg Wien St.E.G. und K.F.N.B. Floridsdorf-Donaufeld Simmering St.E.G. Stadlau					95 90 88				
1202	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Oelkuchen	Nagy-Becskerek-Bégapart	a) Marchegg b) Wien St.E.G. und K.F.N.B., Floridsdorf-Donaufeld, Simmering St.E.G., Stadlau c) Wien Lagerbaus	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungariecber Eisenbahnverband, Theil II, Heft 4	Verschieden	kr. a) 98 b) 98 c) 100	Verschieden	Im Kartirungswege		
1203	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Coaks	Segen-Gottes	Kirchbüchl	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Antrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Besteht keiner	75 kr.		Im Kartirungswege		
1204	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Die Giltigkeit der laut Publication im Verordnungs-Blatt Nr. 139 ex 1892, sub Post 1926, im Verkehre mit der Station Mitrovicz bestehenden ermässigten Frachtsätze wird auch auf solche Sendungen ausgedehnt, welche in der Station Mitrovicz-Szávapart zur Auf-, resp. Abgabe gelangen.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1205	Südbahn-Gesellschaft		Sodalauge in Ballons, Schwefolkies, Gas-Reinigungsmasse, Natrium bisulfat chilisulpeter, roh. Weinhefe, gepresst, Salz, als: Fabrikssalz, Eisenvitriol, Schwefelsäure	Liesing	Wien (Matzleinsdorf) und vice versa	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	14 Heller	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Schwefelsäure	Liesing	Graz S.B.				102 Heller	90 Heller	12 Heller			
					Bruck a. d. M.				84	70	14			
					Leoben S.B.				88	78	10			
					Kapfenberg				81	70	11			
					Kindberg				77	66	11			
					Mürzzuschlag				70	66	4			
1206	Südbahn-Gesellschaft		Schwefelsäure	a) Hrastnigg b) Cilli	Triest S.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Parteien zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	a) 95 b) 106	a) 78 b) 94	a) 17 b) 12	Im Kartirungswege		
					Fiume				a) 95 b) 106	a) 78 b) 94	a) 17 b) 12			
					Zágráb S.B.				a) 56 b) —	a) 52 b) —	a) 4 b) —			
					Graz S.B.				a) 84 b) 74	a) 74 b) 66	a) 10 b) 8			
					Bruck a. d. M.				a) 102 b) 92	a) 94 b) 78	a) 8 b) 14			
					Leoben S.B.				a) 110 b) 99	a) 98 b) 86	a) 12 b) 13			
					Mürzzuschlag				a) 120 b) 106	a) 110 b) 98	a) 10 b) 8			
					Görz				a) 106 b) 117	a) 94 b) 106	a) 12 b) 11			
					Kindberg				a) 110 b) 99	a) 102 b) 86	a) 8 b) 13			
					Kapfenberg				a) 106 b) 95	a) 94 b) 82	a) 12 b) 13			
									Heller, bezw. incl. ung. Stener		Heller			
				Triest S.B. und Fiume	Görz				81	66	15			
					Graz S.B.				156	146	10			
					Bruck a. d. M.				174	166	8			
					Leoben S.B.				182	174	8			
					Kapfenberg				174	170	4			
					Kindberg				182	174	8			
					Mürzzuschlag				189	182	7			
									Heller, bezw. incl. ung. Steuer		Heller			
1207	Südbahn-Gesellschaft		Roheisen, Alteisen und Eisenabfälle	Budapest S.B.	Laibach transit (mit der Bestimmung nach, bezw. der Provenienz von Assling) und vice versa	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	149	132	17	Im Kartirungswege		
				Székesfehérvár					133	119	14			
				Szombathely					119	107	12			
				Kanizsa					93	85	8			
				Barcs					108	98	10			
				Zákány					93	85	8			
			Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E 7 des Tarifes Theil I	Klagenfurt	Budapest S.B.	Frachtzahlung mindest. für 10000 kg pro verwendeten vierädrigen Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei			236	198	38			
				Laibach					239	198	41			
									Heller, bezw. incl. ung. Steuer		Heller			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1208	Südbahn-Gesellschaft		Salpeter	Hrastnigg	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg per Wagen und Frachtbrief. Bezüglich des Auf- und Abladens gelten die normalen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	268	216	52	Im Kartirungswege		
					Graz S. B.				139	120	19			
					Peggau				153	132	21			
					Görz				178	132	46			
			Eisenröthe in Fässern		Triest S. B.	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Auf- und Abladen durch die Partei			95	80	15			
					Fiume				95	80	15			
		K. k. Staatsbahnen			Kufstein				254	185	69			
					Wien (Matzleinsdorf)				164	125	39			
					Budapest S. B.				180	137	43			
									Heller, bezw. incl. ung. Steuer		Heller			
		.	Kohle der Posit. K—32 des Tarifes Theil I	Trifail	Hrastnigg				12 Heller	8 Heller	4 Heller			Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 41 vom 11. April 1893 sub Post 866 publicirte Begünstigung rücksichtlich der Relation Trifail-Hrastnigg gegenstandslos
1209	Südbahn-Gesellschaft		Blei der Pos. B 20 und Bleiwaaren der Pos. B 26 des Tarifes Theil I	Villach	Agram S. B.	Für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	305	189	116	Im Kartirungswege		
				Pörtschach a/S.					281	177	104			
				Krumpendorf					281	173	108			
				Klagenfurt					273	169	104			
				Prevali					231	141	90			
				Unt.-Drauburg					222	133	89			
				Gumpoldskirchen					385	241	144			
									Heller incl. ungar. Steuer		Heller			
1210	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	Erze aller Art	Bosna-Brod	M.-Ostrau	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel und Relationen im Oesterr.-Ungar.-Bosnischen Eisenbahnverkehre vom 1. Jänner 1893	93·3 kr.	84·5 kr.	8·8 kr.	Im Kartirungswege		Hiedurch wird zugleich die Publication im Verordgs.-Blatte Nr. 54 ex 1893, sub Post 1075, ausser Wirksamkeit gesetzt
1211	Böhm. Nordbahn		Cement	Röhrsdorf	Zwickau i. B.	Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localgütertarif vom 15. August 1889	8 kr.	6 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im October 1893 zur Eröffnung kommenden Localbahnen **Strakonitz-Winterberg** und **Wodňan-Prachatitz** wird die Lieferung der erforderlichen Inventar-Gegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximativer Kostenbetrag fl.
I	Einfache harte und weiche Möbel und möbelartige Requisiten mit und ohne Anstrich	1400
II	Feinere harte und weiche Möbel mit Anstrich	1640
III	Harte gebeizte und polirte Möbel aus gebogenem Holze	480
IV	Gepolsterte Möbel	40
V	Amerikanisch fournirte Möbel	380
VI	Uhren	350
VII	Oberbau- und andere Wergzeuge, eiserne Betriebsrequisiten, Schaufeln, Graskratzen, Mörtelkrücken	1070
VIII	Hölzerne Werkzeuge oder Requisiten, Gepäcks- oder Schiebkarren, Hebbäume, Schuss- oder Feuerleitern .	980
IX	Schiebtruhen mit und ohne Aufsatz .	230
X	Wasserbottiche	160
XI	Laternen diverse, Hand- und Signal-, dann Wagenlaternen	930
XII	Spenglerwaaren, Blechkannen, Flaschen, Büchsen	600
XIII	Cassen, Billetkästen, Plombir- oder Decoupirzangen	1300
XIV	Feuerspritzen	1160
XV	Decimal- und Centimalwaagen . . .	1440
XVI	Eiserne Möbel, Gusssäulen	440
XVII	Gestählte Werkzeuge, Geleislehren, Wasserwaagen mit Stellvorrichtung, Zangen, Zirkel, Hobel und Sägen .	580
XVIII	Winden	80
XIX	Waarendecktücher	80
XX	Vorhänge, Hand- und Abwischtücher .	80
XXI	Besen und Bürstenbinderwaaren . . .	40
XXII	Luster und Lampen	470
XXIII	Feilen	10
XXIV	Seilerwaaren	100
XXV	Glocken aus Metalliguss	230
XXVI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	200
XXVII	Gitter und Siebwaaren	100
XXVIII	Zeichnen- oder Schreibrequisiten, Signalhörner oder Pfeifen	100
XXIX	Stempel	30
XXX	Wechsellaternen	550
XXXI	Stations-Aufschrifttafeln	580
	Summa .	15.830

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände müssen verpackt und franco Station Strakonitz oder Wodňan oder einer Station im Netze der k. k. Staatsbahnen bis 7. September 1893 geliefert werden.

Offert-Formularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bedingnisse für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen Prag und Pilsen eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 20. Juni 1893, 12 Uhr Mittags bei der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gef. General-Direction stattfinden.

Es steht den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im Mai 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT
des
k. k. Handels-Ministeriums
für
Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 62. Wien, 1. Juni 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, des Handels und des Ackerbaues vom 15. Mai 1893,*) betreffend die Regelung der Ausfuhr von Schweinen aus dem Königreiche Galizien und Lodomerien mit dem Grossherzogthume Krakau und aus dem Herzogthume Bukowina.

Um selbst bei einer grösseren Ausbreitung von Seuchen unter den Schweinen die Ausfuhr derselben aus dem Königreiche Galizien und Lodomerien mit dem Grossherzogthume Krakau und aus dem Herzogthume Bukowina in die übrigen im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, in die Länder der ungarischen Krone und in das Ausland in einer Weise sicherzustellen, dass die Verschleppung von Seuchen hintangehalten werde, findet das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den Ministerien der Justiz, des Handels und des Ackerbaues auf Grund des § 3, letztes Alinea des allgemeinen Thierseuchengesetzes vom 29. Februar 1880 (R.-G.-Bl. Nr. 35) folgende veterinärpolizeiliche Anordnungen zu treffen:

§ 1.

Die Ausfuhr von lebenden Schweinen ohne Unterschied des Alters und des Gebrauchszweckes aus dem Königreich Galizien und Lodomerien mit dem Grossherzogthum Krakau und aus dem Herzogthume Bukowina in andere im Reichsrathe vertretene Königreiche und Länder, in die Länder der ungarischen Krone und in das Ausland darf nur mittelst der Eisenbahn und nach vorausgegangener veterinärpolizeilicher Beobachtung in einer der beiden Confinirungsanstalten für Schweine in Biala und Krakau — daher ausschliesslich nur von den in diesen Anstalten bestehenden Eisenbahn-Verladestellen aus — stattfinden.

Der interne Verkehr zwischen Galizien einerseits und der Bukowina andererseits wird durch die Bestimmungen dieser Verordnung nicht berührt.

§ 2.

Jede andere Art der Ausfuhr, insbesondere auch die directe Verladung von Schweinen in den Eisenbahn stationen Galiziens und der Bukowina mit der Bestimmung nach Eisenbahnstationen, welche in anderen Königreichen und Ländern, in Ländern der ungarischen Krone oder im Auslande gelegen sind, ist verboten.

§ 3.

Die Uebernahme und Ausladung von Schweinen in den Confinirungsanstalten zu Biala und Krakau darf — den Fall der Verspätung der Eisenbahnzüge ausgenommen —

a) in Biala nur am Montage und Dienstage jeder Woche und
b) in Krakau nur am Donnerstage und Freitage jeder Woche stattfinden.

Die Verladung der Schweine, welche die Confinirung überstanden haben, und deren Verfrachtung nach anderen Ländern darf unter Beobachtung der jeweilig geltenden besonderen Vorschriften nur auf den Verladerampen der Confinirungsanstalten

a) in Biala, und zwar der am Montage dort eingelangten Schweine am Freitage und der am Dienstage dort eingelangten oder am Freitage unverkauft gebliebenen Schweine am Samstage jeder Woche,

*) Enthalten in dem am 16. Mai 1893 ausgegebenen XXIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 83.

b) in Krakau, und zwar der am Donnerstage dort eingelangten Schweine am Montage und der am Freitage dort eingelangten oder am Montage unverkauft gebliebenen Schweine am Dienstage der nächstfolgenden Woche stattfinden.

Die Abgabe von Schlachtschweinen zu Approvisionirungs-Zwecken aus der Confinirungsanstalt in Biala nach überstandener Confinirung an die Fleischhauer und Fleischselcher der Stadtgemeinde Bielitz in Schlesien bleibt auch fernerhin gestattet.

§ 4.

Werden Schweine aus Galizien oder der Bukowina, welche entgegen den Vorschriften dieser Verordnung zur Verfrachtung gelangt sind, ausserhalb dieser Länder betreten, so sind dieselben anzuhalten, und ist über den Vorfall jener politischen Behörde erster Instanz, in deren Amtsbereiche die Anhaltung stattfindet, unverweilt, eventuell im telegraphischen Wege, zum Behufe der ungesäumten Intervention die Anzeige zu erstatten.

Derlei Schweinetransporte dürfen weder aus-, noch umgeladen werden.

Ist der Transport von keinem Viehwärter begleitet, so hat das betreffende Eisenbahnamt auf Kosten des Versenders für die entsprechende Fütterung und Tränkung der Thiere Sorge zu tragen.

Von der politischen Behörde erster Instanz ist die Rücksendung solcher Transporte auf Gefahr und Kosten des Versenders in die Aufgabestation zu veranlassen.

Die politische Behörde erster Instanz, in deren Amtsbezirke die Aufgabestation liegt, ist von der Rücksendung des Transportes telegraphisch zu verständigen.

Schweine, welche im Triebe auf Strassen oder Schleichwegen in verbotwidriger Weise aus Galizien nach anderen Ländern ausgeführt werden, sind anzuhalten und in der nächstliegenden Gemeinde vollkommen abgesondert von einheimischen Klauenthieren auf Gefahr und Kosten des Eigenthümers unterzubringen und zu verpflegen und so lange unter Sperre zu halten, bis von Seite der sofort zu verständigenden politischen Behörde erster Instanz des Betretungsortes die unter strenger Aufsicht zu bewirkende Schlachtung der in dem Transporte befindlichen Schweine angeordnet sein wird. Die politische Behörde erster Instanz ist ermächtigt, zu gestatten, dass solche Schweine auf Kosten und Gefahr des Eigenthümers, behufs der möglichen besseren Verwerthung, mittelst Wagen und Pferdegespann in den nächsten grösseren Consumort überführt und daselbst sofort geschlachtet werden.

§ 5.

Gegen Personen, welche Schweine aus Galizien oder der Bukowina über die Grenzen dieser Länder in einer den Bestimmungen dieser Verordnung zuwiderlaufenden Weise ausführen, sowie gegen die eine verbotwidrige Verfrachtung zulassenden Bahn- und Viehbeschau-Organe in der Aufgabestation ist nach Vorschrift des § 45 des allgemeinen Thierseuchengesetzes, respective des Gesetzes vom 24. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 51, vorzugehen.

§ 6.

Uebertretungen der in dieser Verordnung enthaltenen Verbote, welche nicht unter die Strafbestimmungen des allgemeinen Thierseuchengesetzes (Gesetz vom 24. Mai 1882, R.-G.-Bl. Nr. 51) fallen, werden nach der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, geahndet.

§ 7.

Dem Ministerium des Innern bleibt es vorbehalten, im Einvernehmen mit dem Ackerbauministerium die directe Ausfuhr einzelner zu Zuchtzwecken bestimmten Schweine aus Galizien und der Bukowina ausnahmsweise zu bewilligen.

§ 8.

Die noch in Kraft bestehenden Ministerial-Verordnungen, durch welche der Verkehr mit Schweinen aus Galizien über die Grenzen dieses Landes geregelt worden ist, werden durch diese Verordnung im vollen Umfange aufgehoben.

§ 9.

Diese Verordnung tritt am 1. Juni 1893 in Wirksamkeit.

Taaffe m. p. **Falkenhayn** m. p. **Bacquehem** m. p. **Schönborn** m. p.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 18. Mai 1893, Z. 20.751, an den Verwaltungsrath der Südbahn-Gesellschaft, als derzeit vorsitzende Verwaltung in der Eisenbahn-Directoren-Conferenz, betreffend Beschwerden über den neuen Tariftheil I.

Im Nachhange zu den h. ä. Erlässen vom 24. März 1893, Z. 9433 (Vrdgs.-Bl. Nr. 36) und vom 15. April 1893, Z. 19.390 (Vrdgs.-Bl. Nr. 47) werden dem geehrten Verwaltungsrathe mehrere seither eingelangte Petitionen übermittelt, welche abermals Beschwerden und Wünsche, betreffend das neue Betriebs-Reglement und dessen Durchführung enthalten.

Diese Petitionen behandeln zum Theile die in den bezogenen Erlässen mitgetheilten 41 Beschwerdepunkte, dieselben enthalten aber auch noch eine Reihe anderer *Wünsche und Beschwerden rücksichtlich der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement im Tariftheile I.*

Diese einschlägigen Wünsche und Beschwerden betreffen:

42. Die Zusatzbestimmung VII zu § 51, lit. d, welcher zufolge die Bahnverwaltungen, entsprechend der ihnen durch das Betriebsreglement eingeräumte Facultät, auch bei Wagenladungsgütern die Angabe der Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummern der Frachtstücke verlangen, insoferne die Frachtstücke eine derartige Bezeichnung zulassen, was z. B. bei Agrumensendungen in Anbetracht der zahlreichen Kisten, aus welchen eine Wagenladung besteht, zu grossen Inconvenienzen führt.

43. Die Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 51, lit. l, enthaltend eine den Handel befriedigende genaue Definition des Umfanges des „groben Verschuldens".

44. Die Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 51, dahin gehend, dass auf den Frachtbriefen Seitens der Eisenbahn das Ladegewicht und die Fläche des benützten Wagens anzugeben ist.

45. Die Zusatzbestimmung X zu § 52, welcher zufolge kein Frachtbrief mehr als die Ladung eines Wagens umfassen darf, es sei denn, dass sich derselbe auf einen Transport lebender Thiere oder auf eine untheilbare Sendung, wie z. B. Langholz bezieht, deren Transport mehr als einen Wagen erfordert.

46. Die Zusatzbestimmung XVI zu § 53, in welcher die Einhebung des zehnfachen Frachtunterschiedes als Frachtzuschlag bei Wagenüberlastungen auf die Fälle einer absichtlichen Schädigung der Bahn beschränkt werden sollte.

47. Die Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 61, Abs. 4, welcher zufolge lediglich die Anmeldung der Reclamation innerhalb Jahresfrist bei der Bahnverwaltung zu geschehen hätte, wogegen die definitive Austragung erst nach Vorlage der betreffenden Documente erfolgen würde.

48. Eine Abänderung der Zusatzbestimmung I zu § 62, dahin gehend, dass dem bisherigen Usus entsprechend keinerlei Beschränkung für die Höhe der Nachnahme nach Eingang einzutreten hätte.

49. Die Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 69, lautend:

„1. Wurde die Benachrichtigung über die Ankunft der Waare durch die Post bewerkstelligt, so beginnt die 24stündige Frist zur Entladung der Waggons und zur Abnahme der Waare:

a) für Adressaten im Postbezirke um 1 Uhr Nachmittags, wenn das Aviso mindestens vier Stunden vorher — um 7 Uhr Früh, wenn das Aviso erst Nachmittags vorher der Post übergeben wurde;
b) für Adressaten ausserhalb des Postbezirkes des Stationsortes um 1 Uhr Nachmittags, wenn das Aviso am vorangehenden Nachmittage, oder um 7 Uhr Früh, wenn das Aviso am vorangehenden Vormittage der Post übergeben wurde.

2. Wurde das Aviso dem Adressaten durch einen Boten zugestellt, so beginnt die 24stündige Frist zur Entladung der Waggons und zur Abnahme der Sendung:

a) um 1 Uhr Nachmittags, wenn das Aviso Vormittags desselben Tages,
b) um 7 Uhr Früh, wenn das Aviso am Nachmittage vorher zugestellt wurde.

In gleicher Weise hat die Frist zu beginnen, wenn das Aviso telegraphisch oder telephonisch aufgegeben wurde."

50. Die Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 70, Abs. 2, in welcher die reglementarische Bestimmung, wonach der Absender von dem bevorstehenden Verkaufe womöglich zu benachrichtigen ist, genau zu definiren wäre.

51. Die Herabsetzung der Waaggebühr im Tariftheil I, Abschn. D VI (S. 156) auf $^1/_2$ Kreuzer für 100 kg unter Fixirung eines Maximums von 25 Kreuzer für eine Sendung.

52. Das vollständige Entfallen der Aufnahmescheingebühr nicht nur im Falle der Ausstellung eines Duplicatfrachtbriefes, sondern auch im Falle der Ausfertigung eines Aufnahmescheines (Tariftheil I, Abschn. D VIII (S. 157).

Der geehrte Verwaltungsrath wird sohin eingeladen, die vorliegenden Fragen thunlichst in der gemeinsamen Directoren-Conferenz zur Berathung zu bringen, ferner in eingehende Erwägung zu ziehen, ob es nicht angezeigt wäre, zu den einschlägigen Berathungen der Directoren-Conferenz, eventuell der betreffenden Comités, dem Seitens der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer in ihrer Eingabe vom 10. Mai d. J., Z. 3361, geäusserten Wunsche entsprechend, Delegirte der Kammer beizuziehen.

In letzterer Beziehung wird einem Berichte in thunlichst kurzer Frist entgegengesehen.

Den übrigen Bahnverwaltungen werden Abschriften dieses Erlasses zugemittelt.

Wien, am 18. Mai 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Amstetten über Grein a. d. Donau, Rappoltenstein und Zwettl nach Schwarzenau.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Bürgermeister Franz Schwarz in Grein a. d. Donau und dem Dr. Otto Fleischhanderl, Besitzer der Wasserheilanstalt Kreutzen, mit dem Erlasse vom 12. März 1892, Z. 6677 (Vrdgs.-Bl. vom 17. Mai 1892, Nr. 56), ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Amstetten über Grein a. d. Donau, Rappoltenstein und Zwettl nach Schwarzenau auf ein weiteres Jahr verlängert.

Wien, am 28. April 1893. Z. 21.457.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

1. Nur in dem Falle erscheinen die unteren politischen Instanzen nicht berechtigt, im Recurszuge ihre eigenen Entscheidungen oder Verfügungen selbst abzuändern, wenn durch dieselben einem Anderen als dem Recurrenten ein bestimmt bezeichnendes Recht zuerkannt worden ist.

2. Zur Aufnahme eines von einem Dritten gemachten Vorbehaltes in die Entscheidung ist die Behörde nur dann verbunden, wenn diesfällige gesetzliche Anordnungen bestehen.

3. Die politischen Behörden sind nicht berechtigt, bei der ihnen obliegenden Prüfung über die Zulässigkeit eines Tramwayverkehrsmittels ausser dem Rahmen der bestehenden Gesetze und giltigen Verordnungen gelegene Vertragsbeziehungen in Erwägung zu ziehen.

4. Die Geltendmachung der Ansprüche, welche eine Stadtgemeinde wider eine Tramway-Unternehmung aus einem geschlossenen Vertrage erhebt, hat, soweit sie privatrechtlicher Natur sind, vor den Civilgerichten, soweit sie Strassenangelegenheiten betreffen, vor den in dieser Hinsicht competenten Behörden zu erfolgen.

Der Verwaltungs-Gerichtshof hat über die Beschwerde der Stadtgemeinde Wien gegen die Entscheidung des Handelsministeriums vom 23. Februar 1892, Z. 50.073 ex 1891, betreffend die probeweise Verwendung eines neu construirten Tramwaywagens, zu Recht erkannt:

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Entscheidungsgründe:

Mit der angefochtenen Entscheidung hat das k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern dem Recurse der Beschwerdeführerin gegen die Entscheidung der k. k. n. ö. Statthalterei vom 27. September 1891, Z. 50.519, mit welcher der Wiener Tramway-Gesellschaft gestattet worden war, den neu construirten Wagen Nr. 748 vorläufig auf den Strecken der Wiener Tramway-Gesellschaft in Verkehr zu setzen, keine Folge gegeben.

Der gedachte Statthalterei-Erlass war über eine Vorstellung der Wiener Tramway-Gesellschaft gegen den bezüglich des bezeichneten Wagens ursprünglich ergangenen Erlass der n. ö. Statthalterei vom 3. August 1891, Z. 45.326, erflossen, in welchem die obige Gestattung mit dem Beisatze: „unbeschadet der etwa zu Recht bestehenden vertragsmässigen Verpflichtungen der Wiener Tramway-Gesellschaft“ ertheilt worden war und wurde dieser Beisatz in dem Statthalterei-Erlasse vom 27. September 1891, Z. 50.519, ausdrücklich zurückgenommen.

Die Stadtgemeinde Wien vermeint nun:

1. dass diese Abänderung des Statthalterei-Erlasses vom 3. August 1891, Z. 45.326, im Wege einer blossen Vorstellung mit Rücksicht auf die Ministerial-Verordnung vom 30. August 1868, R.-G.-Bl. Nr. 124, unstatthaft erscheine;
2. dass die angefochtene Ministerial-Entscheidung auch materiell gesetzwidrig sei.

ad 1. Die Voraussetzung für die mit der Verordnung des Ministers des Innern vom 30. August 1868, R.-G.-Bl. Nr. 124, den politischen Behörden erster oder höherer Instanz eingeräumte Befugniss, im Falle einer Recursergreifung die den Gegenstand der Beschwerde bildende Entscheidung oder Verfügung selbst abzuändern, ist darin gelegen, dass durch diese in Beschwerde gezogene Entscheidung oder Verfügung nicht einem Anderen ein Recht zuerkannt worden ist.

Nur in dem Falle erscheinen daher die unteren politischen Instanzen nicht berechtigt, im Recurswege ihre eigenen Entscheidungen oder Verfügungen selbst abzuändern, wenn durch dieselben einem Anderen als dem Recurrenten ein Recht zuerkannt worden ist.

Damit aber von der Zuerkennung eines Rechtes überhaupt gesprochen werden könne, ist erforderlich, dass dieses Recht den Gegenstand und Inhalt der Entscheidung oder Verfügung gebildet und dass die politische Behörde innerhalb des ihr eingeräumten Wirkungskreises erkannt habe, dass Jemandem ein bestimmt bezeichnetes Recht zustehe.

Dies trifft jedoch bei der Entscheidung vom 3. August 1891, Z. 45.326, offenbar nicht zu. Denn, wenn mit derselben der Wiener Tramway-Gesellschaft gestattet worden war, den Wagen Nr. 748, „unbeschadet der etwa zu Recht bestehenden vertragsmässigen Verpflichtungen der Gesellschaft“, vorläufig in Verkehr zu setzen, so ist damit nur der Wiener Tramway-Gesellschaft, also der Recurrentin, nicht aber „einem Anderen“ ein Recht eingeräumt worden; bezüglich der dieser Gesellschaft etwa obliegenden vertragsmässigen Verpflichtungen aber hat sich die fragliche Entscheidung — wie dies das Wörtchen „etwa“ bezeugt — nicht einmal in die Prüfung über den Bestand solcher Verpflichtungen, geschweige denn in eine Entscheidung eingelassen, es hat vielmehr der in Rede stehende Beisatz keine andere Bedeutung als den — übrigens ganz allgemeinen selbstverständlichen und daher überflüssigen — Hinweis darauf, dass durch die ertheilte Gestattung der Statthalterei, den Wagen in Verkehr zu setzen, die von der Stadtgemeinde Wien auf Grund des Vertrages vom 7. März 1868 (§ 23) behauptete Verpflichtung der Tramway-Gesellschaft, hiezu auch die Besichtigung und Approbation des Stadtbauamtes einzuholen, insoferne eine solche vertragsmässige Verpflichtung wirklich besteht, nicht berührt werde.

Diesem nach bestand für die k. k. n. ö. Statthalterei kein gesetzliches Hinderniss, über Vorstellung der Wiener Tramway-Gesellschaft den diese Partei allein betreffenden Erlass vom 3. August 1891, Z. 45.326, durch den späteren Erlass vom 27. September 1891, Z. 50.519, zu modificiren, ganz abgesehen davon, dass durch die erfolgte Modificirung eine materiellrechtliche Aenderung der früheren Entscheidung vom 3. August 1891, Z. 46.326, gar nicht stattgefunden hat.

ad 2. Die Beschwerde gibt selbst die der Staatsregierung gesetzlich zukommende Competenz in Angelegenheiten des Pferdebahnbetriebes und als Folge hievon den Umstand zu, dass die Tramway-Gesellschaft zur Verwendung eines neuen Verkehrsmittels der Genehmigung der k. k. Regierung bedarf.

Im Grunde der Allerhöchsten Entschliessung vom 10. April 1861 (Ministerial-Verordnung vom 20. April 1861, R.-G.-Bl. Nr. 49, Art. II) und der kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, werden die politischen Behörden bei Ertheilung dieser Genehmigung nur den öffentlich-rechtlichen Gesichtspunkt der von der Staatsbehörde auszuübenden Aufsicht über den Tramwayverkehr wahrzunehmen, also nur jene Momente in Erwägung zu ziehen haben, welche von diesem Gesichtspunkte aus auf Grund der bestehenden Gesetze und rechtsgiltigen Verordnungen zu würdigen sind.

Damit allein ist aber eine Rücksichtnahme auf Verhältnisse, welche aus einem Vertrage entspringen mögen, von vorneherein ausgeschlossen und erscheinen daher die politischen Behörden nicht berechtigt, bei der ihnen obliegenden Prüfung über die Zulässigkeit eines

Tramway-Verkehrsmittels derartige ausser dem Rahmen der bestehenden Gesetze und giltigen Verordnungen gelegene Vertragsbeziehungen in Erwägung zu ziehen; demnach auch die der Commune Wien gegen die Tramway-Gesellschaft aus dem § 23 des zwischen der Genannten abgeschlossenen Vertrages dtto. 7. März 1868 bezüglich der Inverkehrsetzung eines Wagens zukommenden Rechte nicht den Gegenstand der Entscheidung der Staatsbehörden bilden konnten.

Wenn die Gemeinde Wien vermeint, dass die politischen Behörden aus dem Grunde, weil die aus dem bezogenen Vertrags-Paragraphen der gedachten Gemeinde zustehenden Rechte in einem Berichte des Bürgermeisters der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien an den Statthalter von Niederösterreich und bei der betreffenden commissionellen Verhandlung vorbehalten wurden, verpflichtet gewesen seien, in ihrer Entscheidung eben diesen Vorbehalt in Rücksicht zu ziehen und ausdrücklich auszusprechen, ob die ertheilte Genehmigung „gegen" die erhobenen Vertragsansprüche oder „unbeschadet" derselben ertheilt werde, so war darauf hinzuweisen, dass dort, wo diesfällige gesetzliche Anordnungen bestehen (z. B. 36 der Gewerbe-Ordnung, § 25 Bau-Ordnung, § 84 Wasserrechtsgesetz) eine derartige Verpflichtung für die politischen Behörden allerdings vorhanden ist, dass jedoch in allen anderen Fällen eine Gesetzwidrigkeit der Entscheidung nicht behauptet werden kann, wenn sie einen derartigen Ausspruch nicht enthält.

Auch der Hinweis darauf, dass die im § 23 des gedachten Vertrages für die Tramway-Gesellschaft normirten Bedingungen von der Stadtgemeinde Wien nicht nur in ihrer Eigenschaft als Eigenthümerin der Strassen, sondern auch in jener als Vertreterin derselben gestellt, dass sonach mit diesen Bedingungen nicht blos privatrechtliche, sondern öffentlich-rechtliche Ansprüche gewahrt worden seien, vermag die Anforderung, dass die politischen Behörden auch über diese Ansprüche hätten entscheiden sollen, nicht zu rechtfertigen, weil im Falle die Tramway-Gesellschaft derartigen Vertragsverpflichtungen nicht gerecht werden sollte, die Geltendmachung der entsprechenden Ansprüche der Stadtgemeinde Wien, soweit sie privatrechtlicher Natur sind, vor den Civilgerichten, sonst aber vor den in Strassenangelegenheiten gesetzlich competenten Behörden zu erfolgen hat.

Diesen Erwägungen zufolge vermochte der Verwaltungs-Gerichtshof in der angefochtenen Entscheidung eine Gesetzwidrigkeit nicht wahrzunehmen und war demnach die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

[Erkenntniss vom 16. März 1893, Z. 996/V.G.H., cf. H.-M.-Z. 24.379/X ex 1893.]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von Voitsberg nach Knittelfeld. (Trassengenehmigung.) Mit Rücksicht auf die Ergebnisse der in der Zeit vom 25. bis 28. August 1890 und vom 26. bis 29. August 1891 durchgeführten Trassenrevisionsverhandlung, betreffend die von dem Ingenieur Anton Seemiller projectirte Localbahn von Köflach nach Knittelfeld, bezw. die von dem Fabriksbesitzer Ludwig Lipp in Tregist im Vereine mit dem Fabriksbesitzer Franz Fuchsbichler in Kainach intendirte Localbahn von Voitsberg nach Knittelfeld hat das k. k. Handelsministerium die letzteren in Kenntniss gesetzt, dass dem Projecte für die Bahnlinie Köflach-Knittelfeld aus technischen und volkswirthschaftlichen Gründen vor jenem für die Bahnlinie Voitsberg—Knittelfeld der Vorzug gegeben werden muss, für den Fall jedoch, dass im Hinblicke auf die Möglichkeit des Nichtzustandekommens des ersteren Projectes die von denselben projectirte Bahntrasse Voitsberg-Knittelfeld, welche im Allgemeinen den localen Verhältnissen entspricht, die Genehmigung erhält. [H.-M.-Z. 46.906 ex 1891.]

Projectirte Localbahn mit combinirtem Adhäsions- und Zahnstangensystem von Köflach nach Knittelfeld. (Trassengenehmigung.) Im Hinblicke auf das Ergebniss der in der Zeit vom 25. bis 28. August 1890 durchgeführten Trassenrevision bezüglich der von dem Ingenieur Anton Seemiller in Wien projectirten Localbahn mit combinirtem Adhäsions- und Zahnstangensystem von Köflach nach Knittelfeld, sowie in Berücksichtigung der Ergebnisse der in der Zeit vom 26. bis inclusive 31. August 1891 gepflogenen gleichen Amtshandlung über das von anderer Seite vorgelegte Concurrenzproject einer Eisenbahnverbindung von Voitsberg durch das Kainach- und Gleinthal nach Knittelfeld, hat das k. k. Handelsministerium das nachträglich modificirte und mit der Eingabe vom 18. Februar 1891 vorgelegte generelle Project des obgenannten Ingenieurs als Grundlage für die eventuelle Ausarbeitung des Detailprojectes der vorgedachten Linie genehmigt. Gleichzeitig wurde der Concessionswerber in Kenntniss gesetzt, dass nach dem Ergebnisse der gedachten commissionellen Amtshandlungen und den gepflogenen Erhebungen der von demselben angestrebten Bahnlinie aus technischen und volkswirthschaftlichen Gründen der Vorzug vor der projectirten Alternativlinie Voitsberg—Knittelfeld einzuräumen sein dürfte. [H.-M.-Z. 39.339 ex 1890.]

Projectirte normalspurige Localbahn von Szeparowce nach Delatyn. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Lemberg hat die Trassenrevision bezüglich des Projectes des Dr. Stefan Ritter von Grudziński und Consorten für eine normalspurige Localbahn von Szeparowce nach Delatyn für den 5. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Leopold Morawetz betraut. [G.-I.-Z. 10.477.]

Localbahn Wodňan—Prachatitz. (Politische Begehung einer Trassenvariante.) Auf Grund des Ergebnisses der am 24. März durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project der Trassenvariante in km 27·7 bis 27·9 und in km 28·73 bis 29·23 im Sinne der Commissionsbestimmungen der Bauconsens ertheilt. [28. April, Z. 21.654.]

Localbahn Wels-Aschach. (Erweiterung der Station Unterrohr der Kremsthalbahn; politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die politische Begehung bezüglich des Projectes der Localbahn Wels-Aschach für die Erweiterung der Station Unterrohr der Kremsthalbahn für den 2. Juni anberaumt.

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende April 1893.) Zu der mit Ende des Monates März 1893 ausgewiesenen Zahl von 415·2 Eisenbahnbau-Kilometer sind im Monate April durch den Beginn des Baues der Localbahnstrecke Gablonz-Tannwald 14·8 km zugewachsen. Da keine Betriebseröffnung stattfand, so verblieben mit Ende April 430 km in Bauausführung, wovon 121·7 km auf Staatsbahnen und 308·3 km auf Privatbahnen entfallen. Zu verzeichnen ist der lebhafte Baufortschritt der Secundärbahn Schrambach-Kernhof der Staatsbahnen, ferner jener der zweiten Geleisestrecke Tetschen-Laube der Oesterr. Nordwestbahn, dann der Linie Wels—Unterrohr der Localbahn Wels-Aschach, der Strecken Laibach—Grosslupp, Grosslupp—Gottschee und Grosslupp—Rudolfswerth—Straza der Unterkrainer Bahnen; die Zahnradbahn auf den Schafberg geht der Vollendung entgegen. Die Zahl der im Monate April beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich in Folge des anhaltenden Aufschwunges der Bauthätigkeit von 10.369 auf 16.021 erhöht. (Vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 47 vom 27. April.) [23. Mai, Z. 26.402.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Prag—Moldau: Schleppbahn von der Station Klobuk zur dortigen Zuckerfabrik; politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schlan hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Herstellung einer Schleppbahn von der Station Klobuk der k. k. Staatsbahnlinie Prag—Moldau zur dortigen Actien-Zuckerfabrik für den 2. Juni anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 10.179 u. 10.503.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linie Königgrätz-Wostromčř: Adaptirung eines Warteraumes in Königgrätz-Plotišt.) In der Station Königgrätz-Plotist wird, dem regeren Personenverkehr angemessen, im Bahnhof-Wohngebäude ein Warteraum für Reisende adaptirt. [6. Mai, Z. 18.079.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Schönbrunn—Troppau: Erweiterung der Aufnahmsgebäude in den Haltestellen Dielhan und Oppahof-Stettin.) Für die projectirte theilweise Erweiterung der bestehenden Aufnahmsgebäude, sowie für die Erbauung offener Wartehallen nebst entsprechenden Räumen für die Kartenausgabe in den Haltestellen Dielhan und Oppahof-Stettin wurde der Bauconsens ertheilt. [10. Mai, Z. 24.362.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Prag—Bodenbach: Errichtung einer Frachtenstation mit abzweigenden Schleppgeleisen.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 8. März durchgeführten politischen Begehung wurde das Project für die Errichtung einer Frachtenstation zwischen km 521·3 und 522·2 der Linie Prag—Bodenbach in Verbindung mit mehreren zur Nestomitzer Zuckerraffinerie führenden Schleppgeleisen zur Ausführung genehmigt. Die Station wird die Bezeichnung „Nestomic-Zuckerraffinerie" führen. [7. Mai, Z. 19.242.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Handschranken.) Auf Grund des Ergebnisses der am 22. April durchgeführten politischen Begehung wurde für die Errichtung von Handschranken auf der Strassenübersetzung in km 144·188 zunächst der Station Hradek-Slavicin die Ausführungsbewilligung ertheilt. [8. Mai, Z. 23.969.]

Brünner Localeisenbahn. (Schleppbahn zur Metallwaarenfabrik in Brünn: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Erbauung einer Schleppbahn zu der Email-, Eisenblech- und Metallwaarenfabrik der Brüder Bartelmus in der Neugasse in Brünn für den 2. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 10.238.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Zulässigkeit der Belastung der Sendungen mit Nachnahme nach Eingang, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann.) Ueber eine Seitens der Eisenbahnen in Deutschland gegebene Anregung hat das Handelsministerium einer Bahnverwaltung auf eine diesbezügliche Anfrage unter Bezugnahme auf Art. 13, Abs. 1, des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr eröffuet, das es unbedenklich und durch das practische Bedürfniss begründet erscheint, eine Zusatzbestimmung in die betreffenden Tarife aufzunehmen, welche es ermöglicht, auch im internationalen Verkehr Gegenstände, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann, mit Nachnahme nach Eingang zu belasten. [10. Mai, Z. 20.915.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 27. und 28. Jänner fanden im Sinne des Erlasses der k. k. General-Inspection vom 24. November 1892, Z. 20.212, wegen Wiedererprobung neuerlich technisch-polizeiliche Prüfungen der zwei nachbezeichneten, auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verwendeten Schnellzugs-Locomotiven mit Schlepptender statt. Die Locomotiven besitzen die Inventarsnummer 1113, bezw. 1114, Serie II/b, wurden im Jahre 1872 in der Locomotivfabrik Kessler in Esslingen gebaut und sind mit der Fabrikationsnummer 1198, bezw. 1199, versehen. Der Kessel der mit Inventarsnummer 1113 versehenen Locomotive wurde laut Certificat 7076 ex 1890 am 24. Juni 1880 erprobt und am 13. März 1891 revidirt und hat die Proben anstandslos bestanden. Der Kessel der mit Inventarsnummer 1114 bezeichneten Maschine wurde laut Certificat 17.743 ex 1891 am 23. September erprobt und hat die Probe anstandslos bestanden. Beide Maschinen sind gleichartig gebaut und besitzen im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Laufachse ist nur eine vorhanden, welche unter der Firebox situirt ist. Die erste und zweite Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschine hat aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames. Die Steuerung zeigt die Construction nach Allan innenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der ersten und zweiten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blasrohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Schau, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Tender-Vacuumbremse und Tender-Spindelbremse, Dampfheizungseinrichtung, Geschwindigkeitsmesser und Cylinderrauchfang. Die Spurweite ist normal; das Totalgewicht der Locomotiven im ausgerüsteten Zustande beträgt 33·7 t, die concessionirte Dampfspannung 8 Atmosphären. Die Probefahrt fand mit beiden Maschinen auf der 8·7 km langen Strecke Lemberg — Zimnawoda der k. k. Staatsbahnen mit nachstehendem Ergebnisse statt. Bei der mit Inventarsnummer 1113 bezeichneten Maschine wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 54 km per Stunde erreicht. Obwohl die maximale Geschwindigkeit von 84 km per Stunde erreicht wurde, bewegte sich diese Locomotive nur bis zu einer Geschwindigkeit von 75 km pro Stunde sicher und ruhig, so dass es aus Sicherheitsrücksichten keinem Anstande unterliegt, diese Locomotive für den öffentlichen Zugförderungsdienst bis zur Geschwindigkeit von 75 km per Stunde zu verwenden. Die Probefahrt mit der mit Inventarsnummer 1114 bezeichneten Locomotive ging anstandslos von statten und wurde bei derselben eine maximale Geschwindigkeit von 75 km und eine durchnittliche Geschwindigkeit von 50 km erreicht. Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wurde Seitens der Commission von diesen Ergebnissen in Kenntniss gesetzt. [H.-M.-Z. 26.107.]

— (Fahrplanänderungen auf den östlichen Linien der k. k. Staatsbahnen.) Ab 1. Juni wird wegen Ausdehnung des Verkehres des Schnellzuges Nr. 1 bis Wołoczysk der Verkehr des Zuges Nr. 13 in der Strecke Podwołoczyska—Wołoczysk eingestellt. Ferner wird ab 1. Juni der Verkehr des Personenzuges Nr. 313 bis Burdujeny, und zwar Suczawa ab 10 U. 50 M., Burdujeni an 10 U. 56 M. Vorm., ausgedehnt werden, da Seitens der kgl. Rumänischen Staatseisenbahnen von demselben Termin an in der Strecke Burdujeni-Veresci, bezw. Veresci—Suczawa ein neues Zugspaar im Anschlusse an die k. k. Staatsbahnzüge Nr. 313 und 314 und die rumänischen Züge Nr. 75 und 76 in Verkehr gelangen wird. [Z. 26.612.]

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Anschaffung von vier Personenzugs-Locomotiven und vier Schlepptendern.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer Eisenbahn beabsichtigte Anschaffung von vier Stück dreifach gekuppelten Personenzugs-Locomotiven, welche nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 7. December 1888, Z. 46.956, genehmigten Type ausgeführt werden sollen, sowie von vier Stück Schlepptendern, welche nach der mit Handelsministerial-Erlass vom 2. März 1888, Z. 6854, genehmigten Type gebaut werden sollen, genehmigt. Diese Locomotiven sollen bei der Actiengesellschaft der Locomotivfabrik in Wr.-Neustadt und die Tender bei der Firma F. Ringhoffer in Smichow hergestellt werden. [Z. 25.926.]

Oesterreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt. (Anschaffung von drei Reservoirwagen.) Das k. k. Handelsministerium hat die vom Verwaltungsrathe der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Vorlage gebrachten Constructionspläne für drei Reservoirwagen mit Bremse für Säuretransporte, von welchen ein Wagen nach der Type der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und zwei Wagen nach der Type der Südbahn-Gesellschaft erbaut werden sollen, genehmigt. Diese Wagen sollen in der Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik von Lederer und Porges hergestellt werden. [Z. 16.686.]

Ausland.

Deutsches Reich. (Zugsverspätungen im Monate März.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monate März auf deutschen Bahnen (ausschl. der bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen, bezw. Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37.062·12 Kilometer von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 495 Schnellzüge, 599 Personenzüge und 223 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 1317. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15,256.503 Zug- beziehungsweise 281,491.079 Achskilometer gegen 13,826.236 Zug- und 246,094.591 Achskilometer im Vormonate und gegen 15,136.872 Zug- und 271,427.652 Achskilometer in demselben Monate des Vorjahres. Von den Verspätungen wurden 420 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 897 Verspätungen zur Last fallen gegen 1680 im Vormonate und 1608 in demselben Monate des Vorjahres. Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf eine Million Zugkilometer 59, bezw. auf

eine Million Achskilometer 3, mithin auf eine Million Zugkilometer 47 = 44 % weniger als im Monate März des Vorjahres und 63 = 52 % weniger als im Vormonate und auf eine Million Achskilometer 3 = 50 % weniger als im Monate März des Vorjahres und 4 = 57 % weniger als im Vormonate. In Folge der Verspätungen wurden 819 Auschlüsse versäumt (gegen 1963 in demselben Monate des Vorjahres und 1463 im Vormonate). Bei 8 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 11 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen. — Durch Sperrung der Geleise in Folge eines Felsabsturzes sind 34 Züge ganz ausgefallen und 26 Anschlüsse verfehlt.

Belgien. (Einführung neuer Zeitkarten.) Die Verwaltung der Belgischen Staatsbahnen hat neuerdings Zeitkarten für eine Woche eingeführt; sie kosten 30, bezw. 22·50 und 15 Francs in den 3 Classen und berechtigen den Inhaber, während der Giltigkeitsdauer mit allen Zügen in jeder Richtung und auf dem ganzen Staatsbahnnetz beliebig zu verkehren. In gleicher Weise sind auch Zeitkarten für 14 Tage mit denselben Bedingungen eingeführt worden.

Grossbritannien. (Statistik der Bahnunfälle im Jahre 1892.) Auf sämmtlichen Bahnen des Vereinigten Königreiches Grossbritannien, deren Netz eine Länge von nahezu 20.000 Meilen (32.000 km) besitzt, und auf welchen im Jahre 1892 nahezu 300 Millionen Zugmeilen geleistet und circa 800 Millionen Reisende, sowie bei 282 Millionen Tonnen Güter befördert wurden, erreichte die Zahl der Unfälle folgende Ziffern:

	1892		1891	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
Reisende:				
Durch Unfälle im eigentlichen Bahnverkehre	21	601	5	875
Durch andere Ursachen . . .	108	747	98	737
Bedienstete:				
Durch Unfälle im eigentlichen Bahnverkehre	9	92	12	154
Durch andere Ursachen . . .	525	2823	537	3007
Durch Unfälle bei Bahnkreuzungen im Niveau . .	77	21	66	31
Durch Unfälle in Folge Uebertretung der Bahnvorschriften (einschliessl. Selbstmörder) .	347	121	393	161
Durch sonstige Ursachen . . .	43	80	57	95
Summa . . .	1130	4485	1168	5060

Ausserdem ereigneten sich noch Unfälle auf dem Territorium der Eisenbahnen, welche durch die Bewegung der Züge und Einzelfahrzenge nicht veranlasst wurden, und betrug die Zahl der hiebei getödteten Personen 74, jene der Verletzten 5991.

Demnach stellte sich im Jahre 1892 die Gesammtziffer der in Verbindung mit dem Bahnwesen eingetretenen Todesfälle auf 1204, jene der Verletzungen auf 10.476. Bezüglich der im eigentlichen Bahnverkehre getödteten und verletzten Reisenden und Bediensteten stellt sich der Vergleich mit den früheren Jahren wie folgt:

	Reisende		Bedienstete	
	getödtet	verletzt	getödtet	verletzt
1892 . . .	21	601	9	92
1891 . . .	5	875	12	154
1890 . . .	18	496	12	147
1889 . . .	88	1016	4	117
1888 . . .	11	594	7	93
1887 . . .	25	538	8	109
1886 . . .	8	615	4	81
1885 . . .	6	436	13	81

[„Railway News."]

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die 3·8 km lange Verbindungsbahn von Barnten nach Kl.-Escherde der kgl. Eisenbahn-Direction Hannover, welche am 1. Mai dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXIV. Stückes.) Das am 19. Mai herausgegebene LXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2188: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 15. Mai 1893, Z. 11.631, betreffend die Wiedergestattung der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Krain nach und durch Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2189: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Breslau vom 10. Mai 1893, Z. 292, enthaltend ein Verzeichniss derjenigen Sperrgebiete in Oesterr.-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh verboten ist.

Nr. 2190: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 13. Mai 1893, Z. 7778, betreffend die Auflassung der Station Odrau der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als Ein- und Ausladestation für Transporte von Klauenthieren.

— (Inhalt des LXV. Stückes.) Das am 23. Mai herausgegebene LXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2191: Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz, des Handels und des Ackerbaues vom 15. Mai 1893, R.-G.-Bl. Nr. 83, betreffend die Regelung der Ausfuhr von Schweinen aus dem Königreiche Galizien und Lodomerien mit dem Grossherzogthume Krakau und aus dem Herzogthume Bukowina.

Nr. 2192: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an die politischen Landesbehörden vom 18. Mai 1893, ad Z. 9947, betreffend die Ausfuhr von Schweinen aus Galizien und aus der Bukowina.

Nr. 2193: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 15. Mai 1893, Z. 7924, betreffend die Aufhebung aller bezüglich des Verkehres mit Klauenthieren verfügten Beschränkungen.

Nr. 2194: Erlass des k. k. Ministeriums des Innern an die politischen Landesbehörden vom 18. Mai 1893, Z. 11.746, betreffend die Gestattung der Ein- und Durchfuhr von thierischen Rohstoffen aus Oesterr.-Ungarn nach bezw. durch Deutschland, sowie die Gestattung der Einfuhr von Schafen und Schweinen im geschlachteten Zustande nach England.

— (Inhalt des LXVI. Stückes.) Das am 25. Mai herausgegebene LXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2195: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 18. Mai 1893, Z. 5668, betreffend die Bestimmung der Station Wolfsberg der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Ein- und Ausladung von Wiederkäuer- und Schweinetransporten.

Notiz: Gestattung der Einfuhr von thierischen Rohstoffen und Verbot der Einfuhr von Wiederkäuern, Pferden und Schweinen nach Schweden.

— (Inhalt des LXVII. Stückes.) Das am 26. Mai herausgegebene LXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2196: Kundmachung der kgl. croatisch-slavonisch-dalmatinischen Landesregierung, Abtheilung für innere Angelegenheiten, vom 15. Mai 1893, Z. 23.128, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den Bezirken Stadt und Umgebung Laibach, Littai und Rudolfswerth in Krain nach Croatien-Slavonien.

Nr. 2197: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 23. Mai 1893, Z. 8608, betreffend die Ausfuhr von Schweinen aus der Bukowina.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 21. Mai d. J. dem General-Directionsrathe der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen Alois Stanč das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im October 1893 zur Eröffnung kommenden Localbahnen **Strakonitz-Winterberg** und **Wodňan-Prachatitz** wird die Lieferung der erforderlichen Inventar-Gegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximativer Kostenbetrag fl.
I	Einfache harte und weiche Möbel und möbelartige Requisiten mit und ohne Anstrich	1400
II	Feinere harte und weiche Möbel mit Anstrich	1640
III	Harte gebeizte und polirte Möbel aus gebogenem Holze	480
IV	Gepolsterte Möbel	40
V	Amerikanisch fournirte Möbel	380
VI	Uhren	350
VII	Oberbau- und andere Wergzeuge, eiserne Betriebsrequisiten, Schaufeln, Graskratzen, Mörtelkrücken	1070
VIII	Hölzerne Werkzeuge oder Requisiten, Gepäcks- oder Schiebkarren, Hebbäume, Schuss- oder Feuerleitern	980
IX	Schiebtruhen mit und ohne Aufsatz	230
X	Wasserbottiche	160
XI	Laternen diverse, Hand- und Signal-, dann Wagenlaternen	930
XII	Spenglerwaaren, Blechkannen, Flaschen, Büchsen	600
XIII	Cassen, Billetkästen, Plombir- oder Decoupirzangen	1300
XIV	Feuerspritzen	1160
XV	Decimal- und Centimalwaagen	1440
XVI	Eiserne Möbel, Gusssäulen	440
XVII	Gestählte Werkzeuge, Geleislehren, Wasserwaagen mit Stellvorrichtung, Zangen, Zirkel, Hobel und Sägen	580
XVIII	Winden	80
XIX	Waarendecktücher	80
XX	Vorhänge, Hand- und Abwischtücher	80
XXI	Besen und Bürstenbinderwaaren	40
XXII	Luster und Lampen	470
XXIII	Feilen	10
XXIV	Seilerwaaren	100
XXV	Glocken aus Metallguss	230
XXVI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	200
XXVII	Gitter und Siebwaaren	100
XXVIII	Zeichnen- oder Schreibrequisiten, Signalhörner oder Pfeifen	100
XXIX	Stempel	30
XXX	Wechsellaternen	550
XXXI	Stations-Aufschrifttafeln	580
	Summa	15.830

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände müssen verpackt und franco Station Strakonitz oder Wodňan oder einer Station im Netze der k. k. Staatsbahnen bis 7. September 1893 geliefert werden.

Offert-Formularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bedingnisse für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen Prag und Pilsen eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 20. Juni 1893, 12 Uhr Mittags bei der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gef. General-Direction stattfinden.

Es steht den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im Mai 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Betriebseröffnung auf der Strecke Schrambach — Kernhof.

Am 2. Juni wird die in Fortsetzung der Staatsbahnlinie Scheibmühl—Schrambach hergestellte Strecke Schrambach—Kernhof mit den Stationen, bezw. Haltestellen: Tafern (Haltestelle), Freiland (Station), Inner Fahrafeld (Haltestelle), Fürthof (Haltestelle), Hohenberg (Station), In der Bruck (Haltestelle), St. Egydi am Neuwalde (Station), Markt St. Egydi am Neuwalde (Haltestelle) und Kernhof (Station) dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Hiebei gelangen obgenannte Stationen für den Gesammtverkehr, die Haltestellen nur für den Personenverkehr zur Eröffnung.

Der Betrieb auf dieser Strecke wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt und die Linie speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien unterstellt werden.

Wien, am 29. Mai 1893. [483]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Fohnsdorf für den Gesammt-Verkehr.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Güter-Verkehr eingerichtet gewesene Station Fohnsdorf der Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf wird am 1. Juni 1893 auch für den unbeschränkten Eil- und Frachtgut-Verkehr, somit für den Gesammt-Verkehr eröffnet. Für die Frachtberechnung der Transporte der Station Fohnsdorf im Verkehre mit der Station Zeltweg, sowie im Wechsel-Verkehre mit den im Abschnitte A enthaltenen Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, ist der Local-Gütertarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen. Theil II, Heft 1, Neuauflage, giltig vom 15. Jänner 1893, massgebend.

Wien, am 27. Mai 1893. [484]

Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen.

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II.

Mit 1. Juli 1893 tritt ein neuer Tarif, Theil II, für den Güterverkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen in Wirksamkeit.

Dieser Tarif enthält:

I. Stationstarife zwischen Prag (K.F.J.B.) und Prag (Smichow) transit, ferner Prag (Oe.N.W.B), Prag (St.E.G.), Prag (B.W.B.), Lieben (Oe.N.W.B. und St.E.G.), Bubna (St.E.G.), Běchovic (St.E.G.), Vysočan (B.N.B.), Wisočan (Oe.N.W.B.), Radotin (B.W.B.) einerseits und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft etc. andererseits.

II. Schnitt-Tariftabellen.

III. Anhang zu den Schnitt-Tariftabellen B und B_1.

IV. Ausnahmetarif Nr. I für Zucker aller Art (A. im Kartirungswege, B. im Rückvergütungswege). Ausnahmetarif Nr. II für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren; Ausnahmetarif Nr. III für Chromsaures Kali und Chromsaures Natron; Ausnahmetarif IV für Cellulose, Chamotteerde etc., Eisen der Pos. 8 und 9 des Tarifes Theil I, Erde, gewöhnliche, Holz des Sp.-T. 2, Holzstoff, Petroleum, raff., etc., Pottasche etc., Quarzsand, Soda.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den Verbands-Verwaltungen und bei den Verbands-Stationen zum Preise von 2 Kronen, resp. 1 fl. ö. W. erhältlich.

Wien, am 26. Mai 1893. [485]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Bahnen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hinausgabe des Nachtrages II zu dem vom 1. Jänner 1893 giltigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Zu dem ab 1. Jänner 1893 giltigen Kilometerzeiger für das Hauptbahnnetz der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelangt Nachtrag II zur Einführung, welcher, insoweit nicht in demselben ein anderer Termin angegeben erscheint, vom Tage der Eröffnung der Haltestelle Bažanowitz, bezw. Guttenfeld, Geltung hat.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Eröffnung der Haltestellen Lultsch und Vschetul für den Eilgutverkehr,
2. Kilometer-Tabellen für die Haltestellen Bažanowitz und Gutenfeld,
3. Druckfehlerberichtigung.

Derselbe kann zum Preise von 3 kr. pro Stück bei der Direction und in den grösseren Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 24. Mai 1893. [486]

Oberschlesisch- und Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr via Wien.

Druckfehler-Berichtigung.

In den mit 1. Juni 1893 in Wirksamkeit tretenden Ausnahmetarifen für den Oberschlesisch-Oesterreichischen und Mährisch-Schlesisch-Oesterreichischen Kohlenverkehr via Wien sind die nachstehend verzeichneten Druckfehler zu berichtigen, und zwar:

Hinsichtlich des erstgenannten Tarifes sind die Schnittsätze Seite 14, Gruppe A, bei der Station:

Kindberg von 81 auf **80** Heller
Wr.-Neustadt „ 26 „ **43** „

abzuändern und ist gleichzeitig die unterhalb der Stationsbezeichnung „Wr.-Neustadt“ befindliche Zahl 43 zu streichen.

Desgleichen ist in dem letzterwähnten Tarife auf Seite 7, Gruppe A, der Schnittsatz bei der Station

Kindberg von 81 auf **80** Heller

richtigzustellen.

Wien, am 25. Mai 1893. [487]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführnng der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässignngen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachnng angefangen.

Bei Liquidirnng jeder Rechnnng, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden znr Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütnngsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnnng in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1212	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (exclusive Rohzucker, Traubenzucker [Glykose] und Stärkezucker)	Verschiedenen Stationen	Verschiedenen Stationen	Bei Erfüllung der für den Ausnahmetarif Nr. I im Rückvergütungswege angeführten Bedingungen	Ab 1. Juli 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Verbandstarif für den Güter-Verkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen, giltig vom 1. Juli 1893	Kartirungsfrachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. I, Abtheilung A	Rückvergütungsfrachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. I, Abtheilung B	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen anschliessende Firma lautende Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe, die keinen Rückvergütungsstempel einer Eisenbahn-Verwaltung tragen dürfen und welche Documente längstens drei Monate nach dem Tage der Aufgabe des Transportes der Einnahmen-Controle der Südbahn-Gesellschaft in Vorlage gebracht werden müssen	Die auf dieses Zugeständnis bezughabenden Frachtsätze sind in dem mit 1. Juli 1893 zur Einführung kommenden Tarif für den Güter-Verkehr zwischen Südbahn-Stationen und Böhmen enthalten
1213	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Güter aller Art, mit Ausnahme der von der directen Beförderung ausgeschlossenen	Nemotitz	Triest-Südbahn Triest-Freihafen S.B. Fiume oder umgekehrt	Unter Einhaltung der Allgemeinen Bestimmungen und Tarifvorschriften für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr sonach für sperrige Güter mit einem 50%igen Zuschlage	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, resp. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Oesterr.-Ungar.-Ostindischen Verkehr, giltig vom 1. Februar 1889	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. Silber inclus. Mgb. 202 207		Im Kartirungswege, bezw. im Rückvergütungswege		
1214	Südbahn-Gesellschaft		Schwefelkies-Abbrände	Liesing	Wien (Matzleinsdorf) und vice versa	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Aufund Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	15 Heller	10 Heller	5 Heller	Im Kartirungswege		
1215	Südbahn-Gesellschaft		Salz der Position S—5 des Tarifes Theil I	Sämmtlichen Südbahnstationen und Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Sämmtlichen Südbahnstationen und Stationen der Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn	Für Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, insoferne nicht früher Durchführung im Tarifwege erfolgt	Localtarif	Classe II	Classe A		Im Kartirungswege		
1216	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen	Die für Knoppern im Tarif für den Eil- und Frachtgüter-Transport im Verkehre zwischen Triest, Fiume, Pola und Rovigno einerseits und den Stationen Divacca, Klagenfurt, Leoben und Villach andererseits vom 1. September 1892 enthaltenen Frachtsätze gelangen unter den gleichen Bestimmungen bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege auch für Myrobalanen im Kartirungswege zur Berechnung.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1217	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Klagenfurt	Krumpendorf	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Abladen hat durch Organe der Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	12 Heller	10 Heller	2 Heller	Im Kartirungswege		
1218	Südbahn-Gesellschaft		Thonerde	Föderlach	Villach	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	16 Heller	10 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
1219	Südbahn-Gesellschaft		Baumwollwaaren, gemeine (Cottone und Garne	Ebreichsdorf	Wien (Matzleinsdorf) und vice versa	In jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	43 Heller	36 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
1220	Südbahn-Gesellschaft		Mineralkohle	Graz S.B.	Wildon	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch Parteiorgane zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	22 Heller	16 Heller	6 Heller	Im Kartirungswege		
1221	Südbahn-Gesellschaft		Kalk	Bozen-Gries	Innsbruck	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller 65	Heller 57	Heller 8	Im Kartirungswege		
					Branzoll				16	13	3			
					Trient				39	32	7			
1222	Böhmischen Commercialbahnen		Rübe	Wostroměř	Gutwasser	Nachweisung eines Minimalverfrachtungsquantums von 5000 Tonnen. Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen	Bis Ende Mai 1894	Localtarif	kr. 4·4	kr. 3·8	kr. 0·6	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen bis Ende Juli 1894	Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
				Hořic					4·0	3·0	1·0			
			Rübenschnitte, Presslinge und Saturationsschlamm	Gutwasser	Wostroměř				4·4	3·8	0·6		Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen bis Ende Juli 1894	
					Hořic				4·0	3·0	1·0			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1223	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Specialtarifes 2, Position H 19 der Güter-Classification des Tarif, Theil I	Alt-Sandez Mszana dolna	Reichenberg	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Vom 5. Juni bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Besteht kein directer Tarif	Verschieden	kr. 118·9 108·9	Verschieden	Im Kartirungswege		
1224	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Soda der Pos. S 48 des Tarif Theiles I	Ebensee	Wörgl	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	64 kr.	44 kr.	20 kr.	Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen für Innsbruck bestimmt sein und dort bezogen werden
1225	Böhm. Nordbahn		Mauerkalk	Warnsdorf	Falkenau-Hillemühl	Verwendung zu einem Fabriks-Neubaue, sonst tarifmässig	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localgütertarif	kr. 14	kr. 8·3	kr. 5·7	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, bis längstens Ende Februar 1894	
			Mauerziegeln	Zwickau i. B.					9	6·7	2·3			
			Chamotteziegeln	Jungbunzlau					23·8	11·9	11·9			
			Eisentheile	Bodenbach					20	12	8			
1226	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Braunkohle	Aussig St.E.G. loco und transit	Libochovic	1500 Tonnen. Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1893 bis Ende Juni 1894	Localtarif	14·1 kr.	12·6 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, längstens bis Ende September 1894 vorzulegen	
1227	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes 1	Göding	Sebastiansberg	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Theil III, Heft 1 des Oesterr. Eisenbahn-Verbandes, giltig vom 1. Mai 1892	126·8 kr. ö. W. laut Verordnungs-Blatt Nr. 19 ex 1893, Pos. 358	126·2 kr.	0·6 kr.	Im Kartirungswege		
1228	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Maschinen und Maschinentheile	Hamburg B. (oder vice versa)	Bubenč (oder vice versa)	Bei Anlieferung in Quantitäten von mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Bezahlung hiefür	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verband, Theil II, Heft 1	Besteht keiner	2·87 Mark		Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 63. Wien, 3. Juni 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erlass des k. k. Handelsministers vom 30. Mai 1893, Z. 1099, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Gewährung von Tarifermässigungen für Futter- und Streuartikel, Düngemittel etc.

In der am 29. Mai d. J. stattgehabten Sitzung des Staatseisenbahnrathes wurde der nachstehende Antrag zum Beschlusse erhoben:

„Im Hinblicke auf den durch die abnorme Dürre sich allenthalben geltend machenden Futtermangel wird das k. k. Handelsministerium dringend gebeten, in Fällen, wo dies durch die örtlichen Verhältnisse begründet erscheint, und über Ansuchen landwirthschaftlicher Corporationen für den Transport aller Art Futter- und Streuartikel, Düngemittel, Kleie und Futtersamen besondere Frachtbegünstigungen nicht nur auf den im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen zu gewähren, sondern die gleichen Zugeständnisse auch bei den Privatbahnen zu erwirken."

Der in diesem Beschlusse zum Ausdrucke gelangte Wunsch erscheint vollkommen begründet, da in Folge der äusserst ungünstigen Witterungsverhältnisse des heurigen Jahres die erste Heuernte gänzlich missrathen ist.

Unter diesen Umständen ist thatsächlich für die Landwirthschaft eine grosse Calamität eingetreten und erscheint somit eine Abhilfe durch Gewährung eisenbahntarifarischer Begünstigungen dringend geboten, wie denn solche auch bereits in anderen Ländern, wie beispielsweise in Ungarn und der Schweiz, bereits in umfassender Weise durchgeführt wurden.

Die geehrte Verwaltung wird demnach eingeladen, gegenüber den aus landwirthschaftlichen Kreisen nunmehr zweifellos zu gewärtigenden Ansuchen das thunlichste Entgegenkommen durch schleunigste Einräumung möglichst weitgehender Zugeständnisse zu bethätigen.

Wien, am 30. Mai 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

Betriebseröffnung auf der Strecke Schrambach—Kernhof.

Am 2. Juni wird die in Fortsetzung der Staatsbahnlinie Scheibmühl—Schrambach hergestellte Strecke Schrambach—Kernhof mit den Stationen, bezw. Haltestellen: Tafern (Haltestelle), Freiland (Station), Inner Fahrafeld (Haltestelle), Fürthof (Haltestelle), Hohenberg (Station), In der Bruck (Haltestelle), St. Egydi am Neuwalde (Station), Markt St. Egydi am Neuwalde (Haltestelle) und Kernhof (Station) dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Hiebei gelangen obgenannte Stationen für den Gesammtverkehr, die Haltestellen nur für den Personenverkehr zur Eröffnung.

Der Betrieb auf dieser Strecke wird von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführt und die Linie speciell der k. k. Eisenbahn-Betriebsdirection Wien unterstellt werden.

Wien, am 29. Mai 1893.

Neuere Schiffskessel und Dampfmaschinen.

Ueber dieses Thema ist im Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereine ein Vortrag gehalten worden, welcher auch deswegen von Interesse ist, weil in demselben auf die Leistungen der heimischen Schiffbauindustrie hingewiesen wurde. Die Zeitschrift des genannten Vereines berichtet über diesen Vortrag hauptsächlich Nachstehendes:

Es war am Ende der Siebziger Jahre, als man mit der Einführung der Torpedoboote begann, bei deren Construction man die Absicht verfolgte, mit grösstmöglichster Leichtigkeit eine möglichst grosse Fahrgeschwindigkeit zu erzielen, wodurch diese Schiffe allein im Stande sind, sich den Kugeln der feindlichen Geschütze zu entziehen. Die beiden erwähnten Haupteigenschaften der Torpedoboote haben sich nach und nach auch auf andere Kriegsschiffe, sowie auf die Schnelldampfer der Handelsflotten übertragen.

Dessen ungeachtet bestehen zwischen Kriegs- und Handelsschiffen gewisse Unterschiede, welche in der Bestimmung der verschiedenen Schiffsgattungen begründet sind. Während z. B. Kriegsschiffe ihre angestrengte Thätigkeit nur auf wenige Stunden beschränken, ist dieselbe bei den Handelsschiffen von viel grösserer Zeitdauer, da sie sich auf Tage, selbst auf Wochen ununterbrochen erstrecken muss.

Je nachdem man es mit Kriegs- oder Handelsdampfer zu thun hat, sind die Gesichtspunkte, auf welche es dabei ankommt, divergirende.

Was nun die neueren Maschinen der Handelsschiffe anbelangt, so kennzeichnen sich diese vor Allem durch ihre solide, dabei nicht zu schwere Construction und durch ihre grosse Betriebssicherheit, welche namentlich in der Anwendung von zwei Propellern mit Maschinen von geringer Tourenzahl zu suchen ist. Bei den Maschinen der Handelsschiffe greift man schon mehrfach zu Quadruple-Maschinen, da bei diesen die Expansion auf's Aeusserste ausgenützt und eine hohe Fahrgeschwindigkeit, erreicht wird. Maschinen mit 20.000 HP. und 20 Seemeilen pro Stunde, sind bis jetzt das Maximum an Leistung und Fahrgeschwindigkeit, welche man bei Handelsschiffen erzielt hat. Mit dieser Leistung brauchte z. B. „City of Paris" sechs Tage, „Teutonic" sogar nur fünf Tage 16½ Stunden zur Ueberfahrt nach Amerika. Gegenwärtig sind in England zwei neue Schiffe der Cunard-Linie im Baue mit 21½ Seemeilen pro Stunde, welche die Länge von 183 m bekommen sollen. Bei den Handelsschiffen ist man mit den Höhendimensionen wenig beschränkt, dagegen aber mit dem Grundriss, weshalb man sich bemüht, die Maschine möglichst in die Höhe zu bauen; so hat z. B. „Imperator" des österr. Lloyd sogar fünf Etagen Maschinenhöhe.

Ebenso wie die neueren Kriegsschiffe, sind auch die Handelsschiffe mit künstlichem Zuge eingerichtet; sie haben ebenfalls Oberflächen-Condensation mit Süsswasserergänzung und Vorwärmer.

Unter den Schiffskesseln unterscheidet man im Wesentlichen drei Typen: Die Cylinder- (Doppel-) Kessel, die Locomotiv-Kessel und die Wasserröhren-Kessel. Erstere werden bis 4·75 m Durchmesser ausgeführt und auf beiden Seiten gefeuert, zu welchem Zwecke sie auch gemeinschaftliche Umkehrkammern besitzen. Die Locomotiv-Kessel sind für Fahrzeuge mit grosser Geschwindigkeit bestimmt, haben bisweilen unten geschlossene Feuerbox und sind, um geringe Blechstärken zu erhalten, gänzlich aus Stahl hergestellt. Die Röhrenkessel als dritte Type werden in den abenteuerlichsten Formen und nur bei kleinen Kriegsschiffen angewendet.

Die Süsswasserspeisung geschieht aus dem Oberflächencondensator, der allen Dampf niederschlägt. Dieses Condensationswasser wird entfettet, gereinigt und eventuell von dem Destillator ergänzt. Die Speisung des auf 80 bis 90° C. vorgewärmten Wassers erfolgt mittels der Weir-Pumpen, welche bei allen neueren Schiffen in Anwendung sind und sich sehr gut bewähren. Diese Pumpen verbinden mit ihrem eigentlichen Zwecke auch noch den Dienst der Entfettung, Entluftung und Reinigung des Speisewassers von Salzen.

Ueberraschend ist es, dass neue Schiffskessel keine Ueberhitzer besitzen; man zieht es vor, mit feuchtem Dampfe zu arbeiten, da derselbe gleichzeitig schmieren soll. Die Kessel werden bisweilen innen am Bauche durch Isolirmittel bis ein Drittel des Umfanges geschützt; als solches dient eine Cementschichte, welche natürlich rein sein muss.

Die Schiffsmaschinen unterscheidet man ihrer Construction nach als Compound-, als Triple- und als Quadruple-Maschinen.

Erstere werden sowohl mit zwei Cylindern und 90° Curbelstellung, als auch mit drei Cylindern und 120° Curbelstellung ausgeführt und arbeiten mit 4—8 Atmosphären Dampfspannung bei einem Ersparniss von 20 bis 30 Procent gegenüber den Eincylindermaschinen. Die Zweicylindermaschinen mit 90 Procent Curbelstellung functioniren jedoch in Folge Mangels eines Schwungrades sehr ungleichförmig, während bei den Dreicurbelmaschinen es andererseits schwerer ist, die Leistung gleichmässig zu vertheilen.

Die Triple-Maschinen arbeiten mit einem Dampfdrucke von 10—13 Atmosphären und geben gegenüber den Compound-Maschinen ein Ersparniss von 15—25 Procent oder 50 Procent gegenüber den Niederdruckmaschinen.

Sie haben entweder drei Cylinder mit 120° Curbelstellung oder vier Cylinder mit 90° Curbelstellung; letztere Anordnung ist für den Umbau von Compoundmaschinen gebräuchlich. Bei einzelnen Maschinen hat man sogar sechs Cylinder mit 90° Curbelstellung, doch fallen diese Maschinen sehr hoch aus und sind deshalb wenig stabil.

Bei drei Curbeln kann die Bewegung derselben nicht beliebig gewählt werden; die Anordnung der Cylinder ist vielmehr so zu treffen, dass für Vorwärtsgang die Niederdruckcurbel die führende ist, dann kommt die Mitteldruckcurbel und zuletzt die Hochdruckcurbel.

Die Quadruple-Maschinen werden zumeist bei Handelsschiffen angewendet und geben gegenüber den Triple-Maschinen nur 10 Procent Ersparniss bei einer Dampfspannung von 15—16 Atmosphären. Sie werden nur mit vier Cylindern ausgeführt, welche nach Brock's System mit der Curbelstellung von 90° angeordnet sind. In den letzten Jahren sind beim österr. Lloyd Compound-Maschinen zu Quadruple-Maschinen umgestaltet worden, wobei ein Kostenersparniss von 15—20 Procent erzielt wurde (Dampfer „Aurora").

Die Anordnung der neuen Schiffsmaschinen ist selten horizontal; es kommt diese nur bei einigen Kriegsschiffen, wie z. B. „Kaiser Franz Josef", „Kaiserin Elisabeth", vor; gebräuchlicher ist die verticale Anordnung. Bei den Vertical-Maschinen der Handelsschiffe verwendet man gewöhnlich unten gespreizte Gusseisen- oder Stahlgussständer, während bei den Kriegsschiffen zumeist Stahlsäulen in Gebrauch sind, die unter einander verstrebt sind.

Die Steuerung ist zumeist in drei Typen vertreten, und zwar in der Stephenson'schen, der Marschall'schen und in der Joy'schen Type, welch letztere den Werth hat, dass sie neben den Cylinder gelegt werden kann, während die beiden anderen dazwischen liegen müssen. Eine Variante der Marschall'schen Steuerung ist die Klug'sche Steuerung, welche man vielfach bei Schiffen auf Binnenseen antrifft.

Die Schieber sind bei Nieder- und Mitteldruck-Cylindern Flachschieber, bei Hoch-, Mittel- und Niederdruck-Cylindern Kolbenschieber; ausserdem kommen bei einzelnen Maschinen noch sogenannte Balancekolben vor, welche nur den Zweck der Gewichtsentlastung der Steuerungsschieber haben.

Als Material verwendet man aus Rücksichten der leichten Construction bei Kriegs- und zum Theile bei Handelsschiffen zu den Maschinen — Cylinder und Schieber ausgenommen, welche von Gusseisen sind — nur Stahl und Bronce. Aus gleichen Gründen macht man Wellen, Bolzen und Gestänge hohl und geht überhaupt mit der Dimensionirung der einzelnen Theile auf das Aeusserste. Zum Vergleiche gegen ältere Ausführungen sei erwähnt, dass neuestens grosse Triple-Maschinenanlagen complet sammt Kessel mit 100 kg Gewicht pro indicirte Pferdekraft ausgeführt werden gegenüber 500 kg bei alten Raddampfern mit Balancirmaschinen und 250 kg bei alten Niederdruck-Maschinen.

Bezüglich der Ausrüstung der Maschinen ist zu bemerken, dass man bei der Kriegsmarine die Dampfmäntel aus Gewichtsrücksichten weglässt, bei den Handelsschiffen dagegen aus dem Grunde einer guten Schmierung durch feuchten Dampf. Man sucht die Dampfmäntel dadurch zu ersetzen, dass man reichlich schmiert und Luft vor dem Hochdruckcylinder einpumpt, um eine geringere Condensation zu erhalten. Bei den Mittel- und Niederdruckcylindern wendet man den Dampfmantel nur dann an, wenn er nicht zu gross wird.

Eine Neuerung an den Schiffsmaschinen ist die Brown'sche Umsteuerung, mittelst welcher die grösste Steuerung sogar von Hand leicht umgesteuert werden kann. Um ein Durchgehen der Schiffe zu verhindern, sind einzelne derselben, wie z. B. der „Imperator" des Oesterr. Lloyd mit einem Regulator ausgerüstet.

Die Condensation bei den Schiffsmaschinen besteht zumeist aus Oberflächen-Condensation. Hiezu dienen gewöhnlich cylindrische Kupfergehäuse mit Messingröhren bis zu einer Anzahl von 6000 Stück, welche Gehäuse durch Metalldeckel verschlossen werden. — Bei kleinen Maschinen ist für die Condensation eine Luftpumpe angehängt, während grosse Maschinen Central-Condensatoren mit eigenen Dampf-Luftpumpen haben, von welchen der ganze Dampf condensirt wird, sogar der Ueberdampf der Sicherheitsventile. Man erreicht dadurch, dass man sich von den grossen Betriebsmaschinen unabhängig macht, was namentlich bei Stillstand des Schiffes im Hafen von Vortheil ist. Als Circulationspumpen werden Centrifugalpumpen mit directen Antriebsmaschinen von Gwynne verwendet. Ausser der Oberflächen-Condensation hat man, jedoch nur bei Barcassen und kleinen Dampfbooten, die sogenannte Ausserbord-Condensation, welche ausser einer Luftpumpe aus zwei aussen am Kiel oder längs des Bootes liegenden Rohren besteht. An sonstiger maschineller Ausrüstung besitzt z. B. „Imperator": 1 Dampfluftpumpe, 2 Circulationspumpen (Gwynne), 1 Wendemaschine, 1 Kältemaschine (Patent Lightfoot), 2 Lichtmaschinen, 2 Dampfspeisepumpen, 1 Handspeisepumpe, 1 Dampffeuerspritze, 3 Dampfwinden, 2 Dampfkrahne, 1 Dampf-Ankerwinde, 1 Dampfsteuer, 2 Dampf-Aschenaufzüge, 1 Hilfskessel mit 1 Dampfspeisepumpe und 1 Reservepumpe. Zur Bedienung dieser Maschinen sind 40 Mann im Dienste.

Wir können demnach bezüglich der Leistungen des Inlandes auf diesem Gebiete stolz sein, denn nicht nur unsere Kriegsmarine steht mit ihren neuesten Schiffstypen auf der Höhe der Zeit, sondern auch unseren Schiffbauanstalten in Triest „Stabilimento Tecnico" und das Arsenal des Lloyd brauchen den Wettbewerb mit den ersten englischen und deutschen Schiffswerften nicht zu scheuen.

Vollständige Abschaffung der II. Classe im Bahnverkehre England-Schottland.

Seit 1. Mai besteht sowohl auf den Zügen der Ostküste, welche von der Londoner Station King's Cross nach Schottland abgehen, als auch auf jenen der Westküste, welche von der Station Euston ausgehen, keine II. Classe mehr.

Im Verkehre nach Schottland hat demnach die II. Classe vollständig aufgehört. Die Great Northern- und die North British-Bahn, in deren Händen der Ostküstenverkehr sich grösstentheils befindet, hatten diese Massregel schon lange ins Auge gefasst, während die North Eastern sich erst vor Kurzem dazu entschloss.

Die North Western- und die Caledonian-Bahn gelangten nun bezüglich der Westküstenroute zu dem gleichen Resultate.

Die Midland-Bahn und die Glasgow- und South Western-Bahn, in deren Besitz die dritte Route nach Schottland ist, schafften schon vor Jahren die II. Classe bei ihren Zügen ab. Endlich hat noch die Cambrian-Gesellschaft bereits angekündigt, dass auch dort die II. Classe aufhören soll.

In früheren Jahren war der Antheil der II. Classe an den Gesammteinnahmen im Personenverkehre noch ziemlich beträchtlich; im Jahre 1876 betrug bei sämmtlichen Bahnen Grossbritanniens noch der Einnahmenantheil in der II. Classe 3,659.116 Pf. St. (ausschliesslich der Saisonkarten). somit circa 16·75 pCt. der Totaleinnahmen im Betrage von 21,841.348 Pf. St.

Im Jahre 1891 sanken die Einnahmen in der II. Classe auf 2,527.481 Pf. St., d. i. circa 9·2 pCt. der Gesammteinnahmen im Personenverkehre.

Der Wechsel hat sich in der Weise vollzogen, dass der Verkehr II. Classe fast vollständig von der III. Classe übernommen wurde. Diese letztere ist auch, mit wenigen Ausnahmen, derart in Bezug auf Reiseannehmlichkeiten verbessert worden, dass sie jetzt fast durchaus gleich, wenn nicht besser ausgestattet ist, als seinerzeit die Wagen II. Classe waren.

Theils dieser Umstand, theils auch die Aenderung in den ökonomischen Verhältnissen der Jetztzeit haben wesentlich dazu beigetragen, dass nunmehr die III. Classe im Allgemeinen so stark benützt wird. Eine Ausnahme hievon bildet nur noch der Verkehr im Bezirke Londons, d. i. der Metropolitanverkehr und jener in einzelnen grossen Städten des Landes, für welchen die II. Classe noch lebhafter benützt wird.

Die Bahngesellschaften sind durch ökonomische Gründe nach und nach zu dieser Massnahme gedrängt worden.

Die Aufrechterhaltung einer unrentablen Wagenclasse hatte bisher eine nicht unbeträchtliche Vermehrung

der todten zu befördernden Last zur Folge, umsomehr, als stets Abtheilungen für Raucher, Nichtraucher und Damen vorgesehen werden mussten.

Das Gewicht der Züge im Verhältnisse zur beförderten Zahl der Reisenden vermehrte sich aber bisher auch noch aus anderen Ursachen. Für weiter gehende Züge stellt das Publicum gegenwärtig bedeutend höhere Anforderungen in Bezug auf Bequemlichkeit der Fahrt. Restaurations-, Salon- und Schlafwagen sind vielfach ein Bedürfniss der Reisenden geworden.

Auch die III. Classe wird in Hinkunft noch weiter in Comfort ausgebildet werden. Sowohl für die Westküsten- als für die Ostküstenroute werden gegenwärtig schon Restaurationswagen III. Classe für den schottischen Verkehr gebaut, während Corridorwagen III. Classe mit Abtheilungen für Waschraum und Closet schon seit einigen Jahren in Verkehr stehen.

Das Bedürfniss für Specialwagen wird jedoch in allen Fällen weit hinter den in Amerika diesbezüglich gestellten Anforderungen zurückbleiben. Während dort ununterbrochene Reisen von 4—5 Tagen ganz regelmässig sind, verbleiben die weitesten Reisen in Grossbritannien noch innerhalb der Grenzen von 24 Stunden.

Der Weiterverbreitung des amerikanischen Zugstypus in England steht aber auch einigermassen die Vorliebe des Engländers für getrennte Coupés entgegen, erst in den letzten Jahren ist in dieser Richtung eine theilweise Aenderung erkennbar geworden.

Immerhin bilden die Anforderungen des Publicums in Betreff neuer Wagentypen vervollkommneter Bauart einen wesentlichen Factor für das Verhältniss der Eigenlast der Züge zur beförderten Personenzahl, was zur Folge hat, dass sich die Bahnen allmälig entschliessen, wenigstens ein in dieser Richtung wirkendes Moment, die Verschiedenartigkeit der Classen nach Thunlichkeit zu eliminiren, und umso nachdrücklicher dort, wo die gesunkenen Einnahmen auch zu Gunsten der Auflassung der II. Classe sprachen.

Eigenthümlicherweise wird die Bezeichnung I. und III. Classe bis auf Weiteres beibehalten; es erscheint sohin eine Lücke in der Classenbezeichnung.

Dies findet ihre Begründung in der staatlichen Abgabe, von welcher nur die Einnahmen in III. Classe befreit sind. Insolange daher nicht Seitens des englischen Parlaments den geänderten Verhältnissen Rechnung getragen wird, dürfte diese Classenbezeichnung wohl noch fortbestehen.

Nach einem jüngst vom französischen Arbeitsministerium veröffentlichten Berichte vertheilt sich der Personenverkehr und dessen Einnahmen nach den drei Wagenclassen für verschiedene Staaten wie folgt:

	Zahl der Reisenden			Einnahmen im Personenverkehre		
	I.	II.	III.	I.	II.	III.
	Classe			Classe		
	%	%	%	%	%	%
Oesterreich-Ungarn	1·2	12·7	86 1	7·5	27·6	64·9
Belgien	3·9	12·8	83·3	14·8	25·1	60·1
Deutschland . . .	0·6	10·2	89·2	4·9	26·9	68·2
Grossbritannien . .	3·6	8·1	88·3	12·4	10·6	77·0
Frankreich	8·0	36·0	56·0	21·0	27·0	52·0
Holland	7·0	23·0	70·0	16·6	36·2	47·2
Italien	4·8	25·9.	69 3	17·5	36·6	45·9
Russland	1·4	7·1	91·5	6·2	15 1	64·1
Schweiz	2·2	19·7	78·1	11·4	34·4	54·2

[„Railway News.“]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest: Adaptirungen am Bahnhofe in Wien.) Im Aufnahmsgebäude des Südbahnhofes in Wien wird für Zwecke des Post- und Telegraphenamtes eine Adaptirung vorgenommen; hiebei ist auf die Einleitung des Hochquellenwassers und auf eine Ventilationsvorrichtung Bedacht genommen. [18. Mai, Z. 24.852.]

— (Linie Nabresina—Cormons: Anbau an das Aufnahmsgebäude in der Station Görz.) Für die Herstellung eines Anbaues am nördlichen Ende des Aufnahmsgebäudes in der Station Görz zur Unterbringung des daselbst zu errichtenden Bahnhof-Postamtes wurde der Bauconsens ertheilt. [6. Mai, Z. 23.570.]

Graz - Köflacher Eisenbahn. (Wegschranken bei Kreuzungsstellen.) Auf Grund des Ergebnisses der am 22. Februar durchgeführten Localcommission, betreffend die Herstellung von Sicherheitsmassregeln bei den Kreuzungsstellen der Schafloser, Kainachthaler und Tregisthaler Industriebahn mit der Bezirksstrasse Voitsberg-Kainach, bezw. Voitsberg-Köflach und Voitsberg-Söding, wurde für die Errichtung von absperrbaren Wegschranken mit Handbedienung bei den Kreuzungsstellen in km 0·602 der Schafloser Industriebahn mit der Bezirksstrasse Voitsberg-Kainach, ferner in km 0·295 der Tregisthaler Industriebahn mit der Bezirksstrasse Voitsberg-Söding die Bewilligung ertheilt. Hinsichtlich der Kreuzungsstelle in Kilometer 1·575 der Kainachthaler Industriebahn mit der Voitsberg-Kainacher Bezirksstrasse wurde das mit der Dampfpfeife in einer bestimmten Distanz daselbst abzugebende Achtungssignal bis auf Weiteres für genügend erachtet. [10. Mai, Z. 13.745.]

Localbahn Cilli-Wöllan. (Staatliche Collaudirung.) Die staatliche Collaudirung der Localbahn Cilli-Wöllan hat im Allgemeinen mit befriedigendem Ergebnisse stattgefunden; bezüglich der noch vorgefundenen Rückstände nnd Mängel wurde die handelsministerielle Entscheidung getroffen. [28. April, Z. 19.578.]

Localbahn Mori-Arco—Riva. (Drehscheibenanlage in der Station Mori.) In der Station Mori wurde eine Drehscheibenanlage ausgeführt. [7. Mai, Z. 23.707.]

— (Putzgrube und Locomotivremise in Riva.) In der Station Riva wird in Folge der Unzulänglichkeit der alten Putzgrube eine neue hergestellt und eine provisorische Locomotivremise errichtet. [10. Mai, Z. 13.574.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Im Sinne der Bestimmungen des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 wurde am 10. und 11. Jänner die technisch-polizeiliche Prüfung von drei für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Schnellzugs-Locomotiven mit Schlepptender, welche der Serie II/c angehören, mit anstandslosem Ergebnisse durchgeführt. Die mit Inventarsnummer 538 und Fabrikationsnummer 3640 versehene Maschine wurde in der Locomotivfabrik in Wr.-Neustadt erbaut, desgleichen die zweite mit Inventarsnummer 539 und Fabrikationsnummer 3641 versehene Maschine. Die dritte mit Inventarsnummer 540 und Fabrikationsnummer 2299 bezeichnete Maschine wurde in der Locomotivfabrik der Staatseisenbahn-Gesellschaft hergestellt. Die Kessel dieser drei Maschinen haben die gesetzlich vorgeschriebene Probe laut Certificat anstandslos bestanden. Sämmtliche drei Maschinen sind gleichartig nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 14. August 1888, Z. 22.407, genehmigten Typenplänen gebaut. Dieselben besitzen vier Achsen, von welchen die dritte die Triebachse ist. Laufachsen sind zwei vorhanden, welche in einem eigenen Truckgestell liegen. Die dritte und vierte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist aussenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Reservirhebel. Das Kesselgewicht wird durch Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der dritten und vierten Achse Balanciers vorhanden. Die Kessel sind mit vollständiger Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blasrohr, Hilfsgebläse, zwei nicht saugenden Injectoren nach System Friedmann, Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb und mit Rose, Rauchfang, Vacuumbremse und Dampfheizung. Die Spurweite ist die normale. Das Totalgewicht

jeder dieser Maschinen in ausgerüstetem Zustande beträgt 44·7 t und die concessionirte Dampfspannung derselben 12 Atmosphären. Die Probefahrt der mit den Inventarsnummern 538 und 540 bezeichneten Maschinen wurde auf der 22·6 km langen Strecke von Neulengbach bis St. Pölten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen unternommen und hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 94, bezw. 95 km, und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 67·8, bezw. 61 km, per Stunde erreicht. Die Probefahrt der mit Inventarsnummer 539 bezeichneten Maschine fand auf der 16·4 km langen Strecke Neulengbach—Pottenbrunn der k. k. Oesterr. Staatsbahnen statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 93 km und eine durchnittliche Geschwindigkeit von 61·5 km pro Stunde erzielt. Da alle drei Maschinen selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang bewahrten, obwaltete keinerlei Anstand, dieselben dem öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Staatsbahnen zu übergeben. [H.-M.-Z. 26.261.]

Localbahn Innsbruck-Hall. (Einführung des Personenverkehres auf dem Schleppgeleise zum Ausstellungsplatze in Innsbruck; Benützungsconsens.) Auf Grund des Ergebnisses der am 4. Mai durchgeführten commissionellen Verhandlung wurde zur Einführung des Personenverkehres auf dem provisorisch genehmigten Schleppgeleise zum Ausstellungsplatze in Innsbruck für die Dauer der Landesausstellung die Bewilligung ertheilt. Gleichzeitig wurden auch die damit im Zusammenhange stehenden Herstellungen, bestehend in der Anbringung einer Weiche und eines Doppelgeleises zum Umstellen der Maschine vor dem westlichen Ende der Ausstellungshalle, sowie für die Erbauung eines Gebäudes zu Bureau- und Manipulationszwecken neben dem Westportale genehmigt. [18. Mai, Z. 25.939.]

Ausland.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Fortsetzung der Nebenbahnen Breslau-Ströbel und Düren-Kreuzau.) Das kgl. preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat den Auftrag zur Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten ertheilt: der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für eine Fortsetzung der Nebenbahn Breslau-Ströbel nach Schweidnitz und der kgl. Eisenbahn-Direction (linksrheinisch) zu Cöln für eine Fortsetzung der Nebenbahn Düren-Kreuzau über Montjoie nach Kalter-Herberg.

Elsass-Lothringen. (Stationsnamen-Aenderungen.) Nach einer Bekanntmachung der General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird mit Rücksicht darauf, dass nach Inbetriebnahme der neuen Bahn Walburg-Selz bei dem Orte Surburg zwei räumlich von einander getrennte Bahnstationen bestehen werden, zur Vermeidung von Verwechslungen dem Personen-Haltepunkte Surburg an der alten Bahnlinie Vendenheim—Weissenburg der Doppelname „Surburg-Hölschloch" beigelegt werden u. zw. mit dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung der neuen Bahn Walburg-Selz, welche voraussichtlich im Laufe des Sommers erfolgen wird. Die neue, dem Personen- und vollen Güterverkehre dienende Haltestelle bei Surburg wird die Bezeichnung „Surburg" erhalten.

Schweiz. (Herstellung einer Militärgeleise- und Rampenanlage auf der Tunneldeponie bei Göschenen.) Nachdem die gegenwärtigen Ein- und Ausladeeinrichtungen der am nördlichen Eingang des Gotthardtunnels gelegenen Station Göschenen ungenügend sind, die Anlage der Station sehr beengt und nicht erweiterungsfähig ist, empfiehlt der Bundesrath der Bundesversammlung in der Botschaft vom 23. Mai, ersteren zu ermächtigen, auf der Tunneldeponie bei Göschenen eine Militärgeleise- und Rampenanlage mit einem Kostenaufwande von 130.000 Fr. herzustellen.

— (Uebernahme des Betriebes der Schynige Platte-Bahn durch die Thunersee-Bahn.) Mit der Botschaft vom 23. Mai empfiehlt der Bundesrath der Bundesversammlung, den unterm 20./21. December 1892 abgeschlossenen Vertrag bezüglich der Uebernahme des Betriebes der schmalspurigen Zahnradbahn von Gsteig auf die Schynige Platte (Schynige Platte-Bahn) durch die Verwaltung der Thunersee-Bahn unter der Bedingung zu genehmigen, dass für die Erfüllung der von der Betriebsgesellschaft übernommenen gesetzlichen und concessionsmässigen Pflichten auch die Gesellschaft der Schynigen Platte-Bahn haftet. Die Eigenthums-Verwaltung hat sich für die Reglements für das Betriebspersonal, für die Tarife und Fahrpläne, für den Voranschlag der Jahreseinnahmen und Ausgaben, für Nachcredite und für die Jahresrechnung, für Neubauten und Auschaffungen von Roll- und Oberbaumaterial, sowie für Verträge über Brand- und Unfallversicherungen das Genehmigungsrecht vorbehalten. Der Vertrag wurde auf die Dauer von vier Jahren abgeschlossen, und erneuert sich sodann jeweilen für eine weitere Periode von zwei Jahren, wenn nicht sechs Monate vor Ablauf einer Periode eine schriftliche Kündigung erfolgt.

Italien. (Linie Parma—Specia.) Am 27., 28. und 29. April haben die statischen und dynamischen Prüfungen auf den Strecken Giare—Ostia—Borgotaro der Linie Parma—Specia stattgefunden. Dieselben ergaben ein befriedigendes Resultat.

— (Tramway Cremona-Ostiano.) Das Tribunale von Verona hat über Antrag der Gläubiger der Concessionäre der Tramway Cremona-Ostiano, Firma Bastogi, nach erfolgter Concursanmeldung Seitens dieser Firma über die genannte Tramway den Sequester verhängt. Der Verkehr jedoch wird unter Verantwortung des gegenwärtigen Directors auf Rechnung der gedachten Gläubiger fortgeführt.

— (Elektrische Tramway Mailand-Monza.) Die Omnibus-Actiengesellschaft in Mailand hat das Project für den Bau und Betrieb einer elektrischen Tramway von Mailand nach Monza dem Ministerium für öffentliche Arbeiten zur Genehmigung vorgelegt.

— (Elektrische Tramways und Drahtseilbahn in Genua.) Der Obere Rath für öffentliche Arbeiten hat die vom Municipium in Genua vorgelegten Projecte nachstehender vier Linien als zur Genehmigung geeignet befunden:

1. Elektrische Tramway von Piazza Principe nach Piazza Brignole mit Abzweigung von Piazza Portello nach Piazza de Ferrari.
2. Elektrische Tramway von Piazza Corvetto nach S. Gottardo über Piazza Manin und Staglieno;
3. Elektrische Tramway von Piazza Acquaverde nach Corso S. Ugo.
4. Drahtseilbahn von Piazza della Zecca zu den Mauern von Chiappe.

— (Rollendes Materiale des sicilischen Netzes.) Am 31. März 1893 war der Stand des rollenden Materiales des sicilischen Netzes folgender:

Material-Bezeichnung	Im Betriebe	Im Baue	Zusammen
I. Locomotiven:			
Mit vier gekuppelten Rädern	109	7	116
Tender-Locomotiven	20	—	20
zusammen	129	7	136
II. Personenwagen (für den Normalbetrieb):			
Salon und Break	8	—	8
Wagen I. Classe	24	—	24
Wagen II. Classe	58	—	58
Gemischte Wagen I. und II. Cl.	84	6	90
Wagen III. Classe	196	—	196
Gemischte Wagen II. und III. Cl.	10	—	10
zusammen	400	6	406
III. Gepäckswägen:			
Gewöhnliche	48	—	48
Mit Postabtheilung	12	—	12
Mit Post und Closet	10	—	10
zusammen	70	—	70
IV. Frachtwagen:			
Stallwagen	9	—	9
Gedeckte Wagen für Frachten und Vieh	1.014	60	1.074
Offene Wagen hochbordig	212	—	212
Offene Wagen niederbordig	365	—	365
Schotterwagen	6	—	6
Cisternenwagen	9	—	9
Grù	2	—	2
Tubularwagen, hochbordige, à 30 t	10	—	10
„ niederbordig, à 30 t	10	—	10
zusammen	1.617	80	1.697

— (Der Eisenbahndienst in der Epoche der silbernen Hochzeit des Königspaares.) Nach Abschluss der Feierlichkeiten, welche sich in Rom, Neapel und Spezia abspielten, war auch den grossen Anstrengungen der Eisenbahnen zur Bewältigung des enormen Verkehres ein Ziel ge-

setzt. Eine ganz ausserordentlich grosse Anzahl von Erforderniss-zügen musste zur Beförderung von Pilgern aufgeboten werden; dazu kamen Vergnügungszüge mit 70perc. Ermässigung, Militärzüge für die grosse Truppenrevue in Rom, Sonderzüge für das Königspaar und die fürstlichen Gäste. Auch die 50percent. Ermässigung bei den gewöhnlichen Schnellzügen trug zur Vergrösserung des Personenverkehrs viel bei. Nichtsdestoweniger ist der Verkehr auf den nach Rom führenden Linien, welche zumeist eingeleisig sind, anstandslos vor sich gegangen und haben nicht einmal namhafte Verspätungen stattgefunden. Wie wir dem „Monitore delle Strade ferrati" entnehmen, haben sich auch die Mitglieder des deutschen Kaiserhauses über den italienischen Eisenbahnbetrieb anerkennend ausgesprochen.

— (Generalversammlung der Biella-Eisenbahn-Actiengesellschaft.) Am 15. Mai hat in Turin die Generalversammlung der Actionäre der Biella-Eisenbahn-Actiengesellschaft unter dem Vorsitze des Commandatore Capinis stattgefunden. Es waren 22 Actionäre, 2505 Actien repräsentirend, zugegen. Aus dem Geschäftsberichte, welcher in der Generalversammlung vorgelesen wurde, entnehmen wir: Die Reineinnahme der Eisenbahn war im Jahre 1892 um 9996·55 Lire geringer als im vorhergehenden Jahre. Diese Einnahmen vertheilen sich folgendermassen:

	1891	1892	Differenz
Personenverkehr . . . L.	261.869·14	257.975·39	— 3893·75
Gepäcksverkehr . . . „	8.818·58	8.954·52	+ 135·94
Eilgutverkehr . . . . „	33.808·04	35.064·16	+ 1.256·12
Frachtgutverkehr . . . „	319.860·37	312.910·65	— 6.949·72
Verschied. andere Einnahmen . . . . . . „	25.062·31	24.517·17	— 545·14
zusammen . L.	649.418·44	639.421·89	— 9.996·55

Die Dividenden der Actien wurden mit 26 Lire pro Actie festgesetzt und sohin der Rechenschaftsbericht genehmigt. Zum Schlusse wurde die Neuwahl des Verwaltungsrathes vorgenommen.

— (Beschluss der Generalversammlung der Ferrovie Meridionali.) Bei der am 18. Mai stattgehabten Generalversammlung der Actionäre der Ferrovie Meridionale, über welche wir nächstens Näheres berichten werden, ist folgender Beschluss gefasst worden: „Die Generalversammlung der Actionäre genehmigt den Geschäftsbericht des Verwaltungsrathes, den Voranschlag pro 1893, den Rechnungsabschluss pro 1892 und fixirt die Dividende für jede der 420.000 Actien mit 11 Lire über den 5percent. Nominalwerth." Auf diese Weise beträgt die Gesammtdividende des Betriebes 1892 36 Lire pro Actie. Bei der Generalversammlung waren 98.344 Actien vertreten.

— (Vereinigung der italienischen Localbahnen: Generalversammlung.) Am 29. und 30. Mai hat in Padua, am Sitze der „Società per le Ferrovie Venete", die Generalversammlung der Vereinigung der italienischen Localbahnen stattgefunden.

— (Eisenbahn-Agentie in Turin [Stadt].) Zur grösseren Bequemlichkeit für das Publicum ist in der inneren Stadt Turin, via Firenze Nr. 7, eine Agentie (Firma Ajello) errichtet worden, welcher der Verkauf von Fahrbillets, Rundreisebillets etc., sowie auch die Ertheilung von Auskünften obliegt. Die Billets sind zur Abfahrt an demselben und am darauffolgenden Tage giltig.

Verschiedene Mittheilungen.

Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. Das vereinbarte Uebereinkommen zwischen der k. k. Staatsverwaltung und der genannten Gesellschaft, betreffend die Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat ist am 31. Mai ausgefertigt worden. Dieses Uebereinkommen, bezüglich dessen zunächst die Zustimmung der bevorstehenden Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft und seinerzeit die legislative Genehmigung eingeholt werden soll, hat folgenden Wortlaut:

Uebereinkommen, abgeschlossen zu Wien am 31. Mai 1893, zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits und der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft andererseits, betreffend die Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat.

§ 1.

Die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft überträgt an den Staat das Eigenthum ihrer sämmtlichen Eisenbahnlinien mit allen Rechten, welche ihr hierauf auf Grund der bezüglichen Allerhöchsten Concessionsurkunden, der mit der k. k. Staatsverwaltung abgeschlossenen Vereinbarungen, sowie aller sonstigen, wie immer Namen habenden Rechtstitel zustehen.

Diese Uebertragung umfasst insbesondere:

1. Die im Eisenbahnbuche des k. k. Landesgerichtes in Prag eingetragenen gesellschaftlichen Eisenbahnlinien, und zwar:

a) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 25. Jänner 1877, R.-G.-Bl. Nr. 15, bezw. der Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 7. December 1884, R.-G.-Bl. Nr. 195, bildende Locomotiveisenbahn von der Stadt Elbogen zur Station Elbogen-Neusattel der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn;

b) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 9. März 1880, R.-G.-Bl. Nr. 41, bezw. der Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 21. August 1881, R.-G.-Bl. Nr. 103, bildende Locomotiveisenbahn von der Station Časlau der priv. Oesterr. Nordwestbahn über Zleb nach Ronow und Zawratetz mit der Abzweigung von Skowitz nach Wrdy und Bučitz;

c) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 28. August 1880, R.-G.-Bl. Nr. 124, beziehungsweise der Kundmachung des k. k. Handelministeriums vom 27. September 1882, R.-G.-Bl. Nr. 139, bildende Locomotiveisenbahn von der Station Kaschitz der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) nach Schönhof;

d) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 8. September 1880, R.-G.-Bl. Nr. 129, bildende Locomotiveisenbahn von der Station Chodau der ausschliesslich privilegirten Buschtěhrader Eisenbahn nach Neudek;

e) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 9. Mai 1881, R.-G.-Bl. Nr. 48, beziehungsweise der Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 18. Juli 1890, R.-G.-Bl. Nr. 176, bildende Locomotiveisenbahn von der Station Nusle der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Modřan;

f) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 30. Juli 1881, R.-G.-Bl. Nr. 102, bildende Locomotiveisenbahn von der Station Časlau der Časlau-Zawratetzer Localbahn nach Močowic;

g) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 2. August 1881, R.-G.-Bl. Nr. 105, bildende Locomotiveisenbahn von der Station Königshan der privilegirten Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn nach Schatzlar;

h) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 22. August 1881, R.-G.-Bl. Nr. 108, bildende Locomotiveisenbahn von der Station Olmütz der privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Čellechowitz;

i) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 28. Februar 1882, R.-G.-Bl. Nr. 57, bildende Locomotiveisenbahn von der Station Schönhof der Kaschitz-Schönhofer Localbahn nach Radonitz;

k) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 14. März 1883, R.-G.-Bl. Nr. 44, bildende Locomotiveisenbahn von der Station Böhmisch-Leipa der privilegirten Böhmischen Nordbahn über Alt-Leipa und Reichstadt nach Niemes;

l) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 12. Mai 1884, R.-G.-Bl. Nr. 104, bezw. der Kundmachung des k. k. Handelsministeriums vom 13. September 1886, R.-G.-Bl. Nr. 177, bildende Locomotiveisenbahn von der Station St. Pölten der Kaiserin Elisabeth-Bahn über Herzogenburg, Traismauer und Judenau nach Tulln zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josef-Bahn;

m) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 30. August 1884, R.-G.-Bl. Nr. 171, bildende Locomotiveisenbahn von Budweis (Pořič) über Krems, Goldenkron, Krumau, Höritz, Stein, Schwarzbach, Oberplan nach Salnau;

n) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 5. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 53, beziehungsweise des Staatsvertrages vom 14. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 95, bildende Locomotiveisenbahn von der Station Hannsdorf der privilegirten Mährischen Grenzbahn über Goldenstein, Lindewiese und Freiwaldau an die Reichsgrenze zum Anschlusse an das preussische Eisenbahnnetz in der Richtung nach Ziegenhals;

o) die den Gegenstand der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 12. October 1886, R.-G.-Bl. Nr. 176, bildenden Locomotiveisenbahnen von der Station Herzogenburg der Localbahn St. Pölten-Tulln mit Uebersetzung der Donau nach Krems und von Hadersdorf durch das Kampthal nach Horn und von da nach Sigmundsherberg zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josef-Bahn;

p) die den Gegenstand der königlich preussischen Concessionsurkunde vom 1. April 1887, beziehungsweise des Staatsvertrages vom 14. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 95, bildende, auf königlich preussischem Staatsgebiete gelegene Bahnstrecke von der Reichsgrenze bis Ziegenhals.

2. Das gesammte zum Betriebe der unter 1, lit. a) bis inclusive p) angeführten Eisenbahnlinien dienende feste und bewegliche Material mit Einschluss des Fahrparkes, des Inventars, der Verbrauchsmaterialien und der Vorräthe aller Art in dem ganzen Umfange, in welchem sich dasselbe in den Händen der betriebführenden Bahnverwaltungen befindet.

3. Die sämmtlichen im Eigenthume der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft stehenden Schleppbahnen, sowie den gesammten sonstigen, nicht in das Eisenbahnbuch einbezogenen unbeweglichen Besitz der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft sammt allem Zugehör mit alleiniger Ausnahme der sogenannten Gmelisch-Gründe nächst Carlsbad, welche im Eigenthume der Bahngesellschaft verbleiben.

4. Die aus den Anlagecapitalien der Localbahnen von St. Pölten nach Tulln, von Herzogenburg nach Krems und von Hadersdorf nach Sigmundsherberg, sowie der Localbahn von Budweis (Pořič) nach Salnau gebildeten Reservefonde mit jenen Barbeträgen, welche sich nach Hinzurechnung vierprocentiger Fructificationszinsen für die jeweilig unverwendet gebliebenen Bestände mit dem Tage der Uebergabe des Eigenthums der Bahnlinien (§ 10) als noch unverwendet ergeben.

Im Hinblicke auf die vorstehenden Bestimmungen ist die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft vom heutigen Tage angefangen nicht mehr berechtigt, ohne vorgängige Zustimmung des k. k. Handelsministeriums die unter 1, lit. a) bis p), 2, und 3. angeführten Vermögensobjecte zu veräussern oder zu belasten.

Abgänge, welche sich in dieser Hinsicht etwa ergeben sollten, hat die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft zu vertreten.

§ 2.

Im Hinblicke auf die laut § 1 vereinbarte Abtretung ihrer sämmtlichen Bahnlinien an den Staat übernimmt die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft die Verpflichtung, die ungetilgt aushaftenden Obligationen der von ihr aufgenommenen Anleihen, und zwar:

a) Prioritätsanleihe Serie I im ursprünglichen Nominalbetrage von 5,000.000 fl. ö. W.,
b) Prioritätsanleihe Serie III im ursprünglichen Nominalbetrage von 2,400.000 fl. ö. W.,
c) Prioritätsanleihe Serie IV im ursprünglichen Nominalbetrage von 2,600.000 fl. ö. W., und schliesslich
d) die für die Localbahn von Hannsdorf bis zur Reichsgrenze bei Ziegenhals ausgegebenen Seconde-Obligationen

zur Rückzahlung, bezw., insoferne sich diese Obligationen dermal im Eigenthume der Gesellschaft befinden, überhaupt nicht mehr zur Ausgabe zu bringen, so zwar, dass die für diese Anleihen einverleibten eisenbahnbücherlichen Pfandrechte längstens bis zum Zeitpunkte der Uebergabe des Eigenthums der Bahnlinien an den Staat (§ 10) vollständig zur Löschung zu bringen sind.

Für den Fall, als im Zeitpunkte der Uebergabe des Eigenthums der Bahnlinien an den Staat (§ 10) die Löschung der für die vorangeführten Obligationen bestehenden Pfandrechte noch nicht vollständig durchgeführt sein sollte, wird die Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sein, eine dem Nominalbetrage der noch nicht gelöschten Obligationen entsprechende Caution zu Handen der k. k. Staatsverwaltung zu erlegen, welche erst nach erfolgter Löschung der Pfandrechte für sämmtliche oben angeführte Obligationen zurückzustellen sein wird.

§ 3.

Die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich ferner, behufs Bedeckung der Herstellungskosten der bereits in der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 5. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 53, für die Localbahn von Hannsdorf bis zur Reichsgrenze bei Ziegenhals, sowie in dem Staatsvertrage vom 14. März 1885, R.-G.-Bl. Nr. 95, vorgesehenen Abzweigungslinie von Lindewiese bis zur Reichsgrenze bei Barzdorf (Heinersdorf) und behufs Bedeckung der Kosten für Erweiterungsbauten und Nachschaffungen bei den dem Staate zu übergebenden Bahnlinien, sowie eventuell behufs Herstellung der projectirten Abzweigung der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals von Niklasdorf nach Zuckmantel der k. k. Staatsverwaltung einen Barbetrag von 3,800.000 fl. ö. W. zur freien Verfügung in der Weise zu übergeben, dass ein Theilbetrag von 1,700.000 fl. ö. W. binnen drei Monaten nach erfolgter Uebergabe des Eigenthums der Bahnlinien (§ 10), der Restbetrag von 2,100.000 fl. hingegen am 15. December 1894 zur Auszahlung gelangen soll.

§ 4.

Die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft leistet ausdrücklich Verzicht auf die Bezahlung des derselben auf Grund des Gesetzes vom 8. April 1884, R.-G.-Bl. Nr. 53, und des Uebereinkommens vom 30. September 1884 vom Staate zugesicherten Hypothekardarlehens im Betrage von 1,200.000 fl. ö. W. für die Localbahn von Budweis (Pořič) nach Salnau, sowie auf jede wie immer Namen habende Vergütung für die bisher unterbliebene Auszahlung des gedachten Hypothekardarlehens, und tritt sohin das bezogene Uebereinkommen vom 30. September 1884 seinem vollen Inhalte nach ausser Kraft.

§ 5.

Als Entgelt für die sämmtlichen auf Grund des gegenwärtigen Uebereinkommen von der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft übernommenen Leistungen verpflichtet sich der Staat, die sämmtlichen nach Durchführung der Ziehung vom 2. Jänner 1894 noch unverlost verbleibenden Obligationen der von der genannten Bahngesellschaft aufgenommenen, mit vier Percent verzinslichen Prioritätsanleihe, Serie II, im ursprünglichen Nominalbetrage von 11,000.000 Mark D. R.-W., sowie eine von dieser Gesellschaft noch aufzunehmende, ohne jeden Steuer-, Stempel-, Gebühren- oder sonstigen Abzug mit drei Percent verzinsliche und binnen 80 Jahren vom Jahre 1894 angefangen rückzuzahlende Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von 70,000.000 Kronen der durch das Gesetz vom 2. August 1892, R.-G.-Bl. Nr. 126, festgesetzten Währung mit der Wirksamkeit ab 1. Jänner 1894 zur Selbstzahlung zu übernehmen.

Die angeführte neue Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von 70,000.000 Kronen, welche zur Bedeckung des zur Rückzahlung der im § 2 aufgezählten Obligationen, zur Bedeckung der sonstigen nach dem gegenwärtigen Uebereinkommen der Gesellschaft obliegenden Verbindlichkeiten und schliesslich zur theilweisen Rückzahlung des Actiencapitals der Gesellschaft (§ 12) bestimmt ist, wird durch Einverleibung des Pfandrechtes auf den im § 1, Zahl 1, unter lit. b), c), f), g), i), l), m), n) und o) aufgezählten Bahnlinien eisenbahnbücherlich sicherzustellen sein.

Für das Formulare und den Tilgungsplan der auszugebenden Theilschuldverschreibungen der bezeichneten Anleihe, sowie für die Modalitäten der Begebung derselben wird die Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung ausdrücklich vorbehalten.

§ 6.

Mit Rücksicht darauf, dass zufolge des gegenwärtigen Uebereinkommens die Locomotiveisenbahn von Hannsdorf bis zur Reichsgrenze bei Ziegenhals in das unbeschränkte Eigenthum des Staates übergeht, wird die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft von der ihr zufolge des auf Grund des Gesetzes vom 7. Juni 1883, R.-G.-Bl. Nr. 106, abgeschlossenen Uebereinkommens vom 25. April 1885 obliegenden Verpflichtung zur Rückzahlung des für die oben genannte Locomotiveisenbahn aus Staatsmitteln gewährten Hypothekardarlehens in dem mit 1. Jänner 1894 noch ungetilgt verbleibenden Restbetrage von 550.000 fl. ö. W. in Jahresraten zu je 10.000 fl., sowie von der Zahlung der mit 1. Jänner 1894 rückständig bleibenden Zinsen dieses Hypothekardarlehens enthoben und das bezogene Uebereinkommen vom 25. April 1885 seinem vollen Inhalte nach ausser Kraft gesetzt.

§ 7.

Sämmtliche Activen der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft, welche nicht zufolge der Bestimmungen dieses Uebereinkommens an den Staat zu übergeben sind, insbesondere die Cassen- und Effectenbestände, die ausständigen Forderungen u. s. w. bleiben im Eigenthume der genannten Bahngesellschaft.

Dagegen hat diese Bahngesellschaft andererseits für ihre sämmtlichen, wie immer Namen habenden, vertragsmässigen oder sonstigen Verbindlichkeiten, insbesondere gegenüber den Besitzern der von ihr ausgegebenen Prioritäts-Obligationen, soferne dieselben nicht gemäss § 5 des gegenwärtigen Uebereinkommens vom Staate zur Selbstzahlung übernommen werden, aus ihren eigenen Mitteln aufzukommen und tritt eine Rechtsnachfolge des Staates bezüglich dieser Verpflichtungen nicht ein.

Soferne jedoch der Staat als Eigenthümer der gesellschaftlichen Bahnlinien gleichwohl in die Lage kommen sollte, zu irgend welchen über den Umfang der nach § 5 des gegenwärtigen Uebereinkommens übernommenen Verbindlichkeiten hinausgehenden Zahlungen oder sonstigen Leistungen an die Gläubiger der Bahngesellschaft verhalten zu werden, wird die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sein, die ent-

sprechenden Beträge binnen 14 Tagen nach Erhalt der diesbezüglichen Verständigung der k. k. Staatsverwaltung zu ersetzen.

Ausgenommen von den vorstehenden Bestimmungen sind lediglich die bestehenden Verträge über die Betriebsführung der Linien Časlau—Zawratetz und Časlau—Močowitz durch die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der Linie Königshan-Schatzlar durch die k. k. privilegirte Südnorddeutsche Verbindungsbahn, ferner die Verträge über die Mitbenützung von Anschlussbahnhöfen und über die Betriebführung von Anschlussstrecken und von Schleppbahnen, sowie wegen Verfrachtung, resp. Garantien von Gütertransporten, indem der Staat in diese Verträge mit dem Tage der Uebernahme der Bahnlinien in das Eigenthum (§ 10) ohne Vorbehalt an Stelle der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft eintreten wird.

§ 8.

Im Hinblicke auf die zufolge der Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens eintretende Einschränkung des Geschäftsumfanges der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft erklärt sich die k. k. Staatsverwaltung bereit, jene Beamten und Diener der genannten Gesellschaft, welche binnen einem Monat nach Uebergabe des Eigenthums der gesellschaftlichen Bahnlinien (§ 10) um die Aufnahme in den Staatseisenbahndienst ansuchen, unter Wahrung der von denselben vor dem heutigen Tage erworbenen Rechte zu übernehmen und dieselben in die ihren Gehaltsbezügen entsprechenden Dienstclassen und Gehaltsstufen der Bediensteten der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen einzureihen.

Dagegen verpflichtet sich die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft für die auf Grund der vorstehenden Bestimmungen vom Staate übernommenen Bediensteten binnen längstens drei Monaten nach Uebergabe des Eigenthums der Bahnlinien (§ 10) als Einzahlung dieser Bediensteten, sowie als Beitrag der Bahnunternehmung das Doppelte aller jener Beträge zuzüglich der mit fünf Procent per Jahr zu berechnenden Zinsen und Zinseszinsen an das Pensions- und Provisionsinstitut der k. k. Staatsbahnen zu entrichten, welche von Seite der Bediensteten einzuzahlen gewesen wären, wenn dieselben vom Beginne ihrer zur Pensions-, bezw. Provisionsbemessung anrechenbaren Dienstzeit mit ihren dermaligen Gehaltsbezügen dem vorgenannten Pensions-, bezw. Provisionsinstitute angehört hätten.

§ 9.

Vom 1. Jänner 1894 angefangen hat der Betrieb der im § 1, Z. 1 unter lit. a) bis einschliesslich p) aufgezählten Eisenbahnlinien als für Rechnung des Staates geführt zu gelten und gehen demnach alle von diesem Zeitpunkte angefangen erwachsenden Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben zu Gunsten, bezw. zu Lasten des Staates.

Soferne die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft bis zum Tage der Uebergabe des Eigenthums der Bahnlinien (§ 10) Abschlagszahlungen der betriebsführenden Verwaltungen auf das Reinerträgniss des Jahres 1894 erhalten haben sollte, wird der Gesammtbetrag dieser Abschlagszahlungen am Tage der erwähnten Uebergabe an die k. k. Staatsverwaltung in Barem zurückzuvergüten sein.

§ 10.

Die Uebergabe des Eigenthums der im § 1, Z. 1, unter lit. a) bis einschliesslich p) angeführten Bahnlinien sammt dem im § 1, Z. 2 bezeichneten Zugehör, sowie des im § 1, Z. 3 behandelten sonstigen unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft an den Staat soll, sobald das gegenwärtige Uebereinkommen für beide Theile bindende Kraft erlangt und die eisenbahnbücherliche Einverleibung des Pfandrechtes für die nach § 5 neu aufzunehmende Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von 70,000.000 Kronen stattgefunden haben wird, unverweilt mittelst eines hierüber aufzunehmenden, von beiden Theilen zu fertigenden Protokolles erfolgen, in welchem die zufolge der eingangs bezogenen Bestimmungen an den Staat übergehenden Vermögensobjecte, sowie die zufolge der Bestimmungen im § 1, Z. 4, im § 2 und im § 9, Absatz 2, anlässlich der Uebergabe der Bahnlinien an den Staat abzuführenden Barbeträge, anderseits aber auch die gemäss der Bestimmung im § 7, Schlussabsatz, vom Staate zu übernehmenden Verträge genau specificirt werden sollen.

Gleichzeitig mit dieser Uebergabe werden auch die im Besitze der Gesellschaft befindlichen Urkunden, Pläne, Bücher, Rechnungen und Acten, welche auf die zufolge § 1 an den Staat übergehenden Bahnlinien, sowie auf die im § 3 behandelte Abzweigungslinie von Lindewiese bis zur Reichsgrenze bei Barzdorf (Heinersdorf) Bezug haben — insoferne dieselben nicht für die Abwicklung der schwebenden Geschäfte der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft erforderlich sind — der k. k. Staatsverwaltung zu übergeben sein.

§ 11.

Nach erfolgter Uebergabe des Eigenthums der Bahnlinien (§ 10) hat unverweilt die bücherliche Einverleibung des Eigenthumsrechtes des Staates an den im § 1, Z. 1 und Z. 3 angeführten Immobilien zu erfolgen und ist die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft verpflichtet, die zu diesem Behufe erforderlichen Rechtsurkunden über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung rechtzeitig auszufolgen.

§ 12.

Die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, ihr Actiencapital per 15,500.000 fl. ö. W., bestehend in 77.500 Stück Actien à 200 fl. ö. W., innerhalb eines halben Jahres nach Perfection des gegenwärtigen Uebereinkommes in der Weise auf den Nominalbetrag von 3,100.000 fl. ö. W. zu reduciren, dass für je fünf alte Actien eine neue Actie à 200 fl. und überdies ein Certificat ausgefolgt wird, welches letztere den Besitzer zur seinerzeitigen Behebung des verhältnissmässigen Antheiles an dem nach Abwicklung aller schwebenden Verbindlichkeiten der Gesellschaft, sowie nach Ausscheidung eines Baarbetrages von mindestens 3,300.000 fl. ö. W. als Einzahlung auf das verbleibende Actiencapital von 3,100.000 fl. ö. W. und als Reservefond noch erübrigenden Capitalsbestande der Gesellschaft berechtigen wird.

§ 13.

Die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, die mit Rücksicht auf die Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens erforderlichen Aenderungen ihrer Gesellschaftsstatuten im Einvernehmen mit der k. k. Staatsverwaltung ehestens vorzunehmen und bei diesem Anlasse auch die auf die Zusammensetzung und die Entlohnung der Gesellschaftsvertretung bezüglichen Anordnungen dieser Statuten behufs Erzielung einer den geänderten Verhältnissen entsprechenden Vereinfachung und Verwohlfeilung der Geschäftsführung einer eingehenden Revision zu unterziehen.

§ 14.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, sowie die durch dasselbe veranlassten Vermögensübertragungen, Eingaben, Eintragungen, Ausfertigungen, Verträge und sonstigen Urkunden geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Für die Ausgabe und bücherliche Eintragung der gemäss § 5 dieses Uebereinkommens von der Gesellschaft auszugebenden 3procentigen Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von 70,000.000 Kronen, sowie für die aus diesem Anlasse zu errichtenden Acte und Urkunden wird die Gebühren- und Stempelbefreiung, wie auch bezüglich der Coupons dieser Anleihe die Befreiung von der für dieselben zu entrichtenden Einkommensteuer und von der Couponstempelgebühr gewährt.

§ 15.

Beide vertragschliessende Theile verzichten darauf, das gegenwärtige Uebereinkommen wegen Verletzung über die Hälfte des Werthes anzufechten.

§ 16.

Rücksichtlich allfälliger Streitigkeiten aus diesem Uebereinkommen unterwerfen sich die vertragschliessenden Theile der Gerichtsbarkeit des k. k. Handelsgerichtes in Wien und vereinbaren diesbezüglich, dass derartige Streitigkeiten im summarischen Verfahren ausgetragen werden sollen.

§ 17.

Das gegenwärtige Uebereinkommen, welches in zwei Parien gebühren- und stempelfrei ausgefertigt wird, erlangt für die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft durch die Zustimmung der Generalversammlung der Actionäre, welche derart einzuberufen ist, dass der Zusammentritt innerhalb längstens eines Monates nach Unterfertigung dieses Uebereinkommens erfolgt, für die k. k. Staatsverwaltung aber durch die sodann einzuholende legislative Genehmigung bindende Kraft.

Soferne jedoch diese legislative Genehmigung bis zum 31. December 1893 nicht erfolgt sein sollte, ist die Oesterreichische Localeisenbahn-Gesellschaft an das gegenwärtige Uebereinkommen nicht weiter gebunden und ist dieses Uebereinkommen als überhaupt nicht abgeschlossen anzusehen.

Generalversammlungen.

3. Juni: Eisenbahn Wien-Aspang.
3. „ Erzherzog Albrecht-Bahn.
12. „ Barcs-Pakraczer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft.
14. „ Localbahn Asch-Rossbach.
15. „ Prag-Duxer Eisenbahn.
27. „ Betriebs-Gesellschaft der orientalischen Eisenbahnen
29. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Tarifirung von leer retour gehenden Metall-Cylindern nach Säure-Transporten.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1893 werden leer retourgehende Metall-Cylinder nach Säure-Transporten auf den Linien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Massgabe der im Theile I (Gemeinsame Bestimmungen für den Eil- und Frachtgüter-Transport) vom 1. Jänner 1893 vorgesehenen Tarifirung befördert.

Auf die genannten Transporte findet sonach ab 1. August 1893 der im Localgütertarife der angeführten Verwaltungen enthaltene Ausnahmetarif 11 keine Anwendung.

Wien, am 2. Juni 1893. [488]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Betriebs-Ausweiche Glaslbremse für den Personen- und Gepäcksverkehr.

Die gegenwärtig blos internen Zwecken dienende Betriebs-Ausweiche Glaslbremse der Localbahn Eisenerz-Vordernberg wird am 1. Juni 1893 versuchsweise gegen Widerruf für den allgemeinen Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Verkehrszeiten der daselbst anhaltenden Personenzüge sind in dem ab 1. Juni 1893 giltigen Fahrplane bereits enthalten.

Die Abfertigung von Personen und Gepäck in dieser Haltestelle findet bei den Zügen selbst im Nachzahlungswege statt. Bei Abfertigung nach derselben gelangen in den Stationen Eisenerz, Erzberg, Prebichl, Vordernberg-Rathaus und Vordernberg auch Fahrkarten für die Tour- und Retourfahrt zur Ausgabe.

Wien, am 31. Mai 1893. [489]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Einführung eines Tarifes für den directen Personen- und Gepäcksverkehr.

Ab 15. Juni 1893 gelangt ein Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr zwischen den Stationen Wien Westbahnhof, Gmunden und Aussee, dann den Stationen St. Wolfgang Markt, St. Gilgen, Mondsee und Salzburg Localbahnhof via Ischl—Strobl zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 27. Mai 1893. [490]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Coaksverkehr.

Frachtsätze für die Station Mariaschein.

Vom 10. Juni 1893 an kommen für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Briquettes aus dem Waldenburger etc. Grubenreviere in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg ermässigte Kartirungs-Frachtsätze nach Station Mariaschein der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn zur Einführung.

Die Frachtsätze für Mariaschein sind um 1 kr. pro 100 kg niedriger als jene für Station Teplitz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Wien, am 31. Mai 1893. [491]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Eisenbahn-Frachtbriefe. (Ablauf der Verwendbarkeit altartiger Frachtbriefe mit Ende Juni.) Das k. k. Handelsministerium hat im Einvernehmen mit dem kgl. ungar. Handelsministerium unter dem 15. März d. J. in weiterer Verlängerung der mit Verordnung vom 11. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 213, festgesetzten Uebergangszeit gestattet, dass im internen Verkehre, d. i. für Sendungen sowohl nach österreichischen, als auch nach ungarischen Stationen die bis Ende des Vorjahres in Gebrauch gestandenen altartigen Eisenbahn-Frachtbriefe längstens bis 30. Juni d. J. verwendet werden dürfen.

Die interessirten Kreise werden auf diese Verfügung neuerlich aufmerksam gemacht, da eine weitere Verlängerung dieser Uebergangszeit ausgeschlossen erscheint, somit ab 1. Juli d. J. ausnahmslos nur die neuartigen, durch das neue Eisenbahn-Betriebsreglement vorgeschriebenen Frachtbriefe zur Verwendung kommen dürfen.

Im internationalen Güterverkehr gelangen die im internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vorgesehenen Eisenbahn-Frachtbriefe bereits seit 1. Jänner d. J. ausnahmslos zur Anwendung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1229	Aussig-Teplitzer Eisenbahn		Braunkohle	Dux und Dux-Ladowitz	Schönpriesen für Zuckerraffinerie Siegfried Elbogen	Auflieferung von 40000 Tonnen.*) Einhaltung der für den Kohlenverkehr giltigen allgemeinen Bestimmungen	Für die Campagne bis Juni 1894	Directer Kohlentarif von Stationen der A.T.E. etc. nach Stationen der St.E.G. vom 1. April 1890	Kreuzer ö. W. 11·8	11·4	0·4	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Namen der Schönpriesner Zuckerraffinerie Siegfried Elbogen als Empfängerin lautend, entweder vierteljährig oder spätestens vier Wochen nach Ablauf des Zugeständnisses bei der A.T.E. einzubringen	*) Sendungen von den anderen Kohlenaufgabsstationen der A.T.E. werden in das Garantiequantum mit eingerechnet
				Brüx A.T.E. und k.k.St.B.					13·2	12·8	0·4			
				Triebschitz					13·5	13·1	0·4			
				Holtschitz-Seestadtl					13·7	13·3	0·4			
				Schwaz-Kuttowitz					11·8	11·4	0·4			
				Bilin k.k.St.B.					12·6	12·2	0·4			
1230	Oesterr. Nordwestbahn	Süd-norddeutschen Verbindungsbahn	Kohlen, Coaks und Briquets	Schwadowitz-Eipel	Časlau transit für die Stationen Žleb und Wrdy-Bučic	Aufrechthaltung der Bedingungen des Ausnahmetarifes 1 des citirten Tarifes	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Localgütertarif (Theil II) der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883, bezw. Nachtrag XIII hiezu	Kreuzer ö. W. Noten 34·9	31·4	3·5	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe auf die reclamirende Firma als Versender und Žleb oder Wrdy-Bučic, bezw. Močovic als Abgabsstationen lautend, consignirt vorzulegen spätestens bis Ende Februar 1894	
					Časlau transito für die Station Močovic				34·9	32·9	2·0			
1231	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben und Rübenschnitte	Schönstein	Troppau (bezw. vice versa)	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 500 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 8·7	kr. 6·5	kr. 2·2	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
				Mladetzko					10·7	9·0	1·7			
1232	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Fensterglas (ungeschliffene Glastafeln), verpackt, aus Pos. G 14 der Güter-Classification des Tarif, Theil I	Elbogen-Neusattel	Bielitz	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der sonstigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Besteht kein directer Tarif	Verschieden	kr. 145·0	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Krakau					160·0				
					Oświęcim					147·0				
					Saybusch-Zabłocie					149·0				
					Lemberg					218·7				

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag.

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt-Speditions-Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten-Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.
Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG. Holländ. Brook 3.	BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe. VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. ILMENAU in Thüringen. SAALFELD a/S. in Thüringen. MÜHLHAUSEN in Thüringen. SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen.** Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédéagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria" in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line" (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.),
PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig** und **Bodenbach.**
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen, Einlagerungen zu billigen Preisen.
Specialdienst nach Budapest.
Uebersiedlungen mittelst Patent-Möbelwagen.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso

Fratelli Weiss, Venedig und Genua.

Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Offert-Ausschreibung.

Zur Ausrüstung der im October 1893 zur Eröffnung kommenden Localbahnen **Strakonitz-Winterberg** und **Wodňan-Prachatitz** wird die Lieferung der erforderlichen Inventar-Gegenstände im öffentlichen Offertwege vergeben, und zwar:

Gruppe	Nähere Bezeichnung der zu liefernden Gegenstände	Approximativer Kostenbetrag fl.
I	Einfache harte und weiche Möbel und möbelartige Requisiten mit und ohne Anstrich	1400
II	Feinere harte und weiche Möbel mit Anstrich	1640
III	Harte gebeizte und polirte Möbel aus gebogenem Holze	480
IV	Gepolsterte Möbel	40
V	Amerikanisch fournirte Möbel	380
VI	Uhren	350
VII	Oberbau- und andere Wergzeuge, eiserne Betriebsrequisiten, Schaufeln, Graskratzen, Mörtelkrücken	1070
VIII	Hölzerne Werkzeuge oder Requisiten, Gepäcks- oder Schiebkarren, Hebbäume, Schuss- oder Feuerleitern	980
IX	Schiebtruben mit und ohne Aufsatz	230
X	Wasserbottiche	160
XI	Laternen diverse, Hand- und Signal-, dann Wagenlaternen	930
XII	Spenglerwaaren, Blechkannen, Flaschen, Büchsen	600
XIII	Cassen, Billetkäster, Plombir- oder Decoupirzangen	1300
XIV	Feuerspritzen	1160
XV	Decimal- und Centimalwaagen	1440
XVI	Eiserne Möbel, Gusssäulen	440
XVII	Gestählte Werkzeuge, Geleislehren, Wasserwaagen mit Stellvorrichtung, Zangen, Zirkel, Hobel und Sägen	580
XVIII	Winden	80
XIX	Waarendecktücher	80
XX	Vorbänge, Hand- und Abwischtücher	80
XXI	Besen und Bürstenbinderwaaren	40
XXII	Luster und Lampen	470
XXIII	Feilen	10
XXIV	Seilerwaaren	100
XXV	Glocken aus Metallguss	230
XXVI	Taschnerwaaren, Signalfahnen	200
XXVII	Gitter und Siebwaaren	100
XXVIII	Zeichnen- oder Schreibrequisiten, Signalhörner oder Pfeifen	100
XXIX	Stempel	30
XXX	Wechsellaternen	550
XXXI	Stations-Aufschrifttafeln	580
	Summa	15.830

Die zur Lieferung ausgeschriebenen Gegenstände müssen verpackt und franco Station Strakonitz oder Wodňan oder einer Station im Netze der k. k. Staatsbahnen bis 7. September 1893 geliefert werden.

Offert-Formularien, Lieferbedingnisse und Pläne, sowie die speciellen Bedingnisse für die Einbringung der Offerte können bei der gefertigten k. k. General-Direction (Fünfhaus, Westbahnhof, Fachabtheilung II), ferner bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen Prag und Pilsen eingesehen und bezogen werden.

Die bezüglichen Angebote sind versiegelt spätestens bis 20. Juni 1893, 12 Uhr Mittags bei der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien einzureichen.

Die Eröffnung der eingelangten Offerte wird zwei Stunden nach Schluss des Einreichungstermines durch die hiezu bestimmte Commission bei der gef. General-Direction stattfinden.

Es steht den Offerenten frei, dieser Offerteröffnung anzuwohnen.

Wien, im Mai 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 64. Wien, 6. Juni 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Erneuerung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Gorlice zur Landesgrenze bei Blechnarka.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Adalbert Biechouski, Bürgermeister von Gorlice im Vereine mit Dr. Karl Neumann, Advokat in Gorlice auf die Dauer von sechs Monaten entheilte und Anfangs Jänner d. J. erloschene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Gorlice der k. k. Staatsbahnen über Rossa, Uscič-ruskie, Hauczowa und Wysowa zur galizisch-ungarischen Grenze bei Blechnarka auf die Dauer von drei Monaten erneuert.

Wien, am 10. Mai 1893. Z. 23.973.

Fristerstreckung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehende schmalspurige, theilweise als Strassenbahnen herzustellende und elektrisch, eventuell mit Dampfkraft zu betreibende Localbahnen: I. von Trient über Lavis, Mezzolombardo, Denno, Tajo, Cles, Bozzana, S. Giacomo und Terzolas bis Male; 2. von Ciré, abzweigend von der projectirten Valsuganabahn, durch das Cembrathal über Nogaré, Lases, Sover und weiter durch das Fleimsthal über Capriana, Castello, Cavalese und Panchia nach Predazzo; 3. von Trient über le Sarche nach Tione und von da einerseits nach Pinzolo, andererseits bis an die Reichsgrenze bei Caffaro; 4. von Lavis am rechten Ufer des Avisio durch das Cembrathal bis Molino und Cavalese, und 5. von der Mostizzollo-Brücke bei Cles längs der Aerarialstrasse bis Fondo.

Das k. k. Handelsministerium hat die dem Stadtmagistrate von Trient mit den Erlässen vom 30. Jänner 1892, Z. 60.140 ex 1891, vom 5. Juni 1892, Z. 25.719 und vom 6. September 1892, Z. 40.089 (Vrdgs.-Bl. vom 18. Februar 1892, Nr. 20, vom 14. Juli 1892, Nr. 79, und vom 20. September 1892, Nr. 107), ertheilte, bezw. verlängerte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehende schmalspurige, theilweise als Strassenbahnen herzustellende und elektrisch, eventuell mit Dampfkraft zu betreibende Localbahnen:

1. von Trient über Lavis, Mezzolombardo, Denno, Tajo, Cles, Bozzana, S. Giacomo und Terzolas bis Male;
2. von Ciré, abzweigend von der projectirten Valsuganabahn, durch das Cembrathal über Nogaré, Lases, Sover und weiter durch das Fleimsthal über Capriana, Castello, Cavalese und Panchia nach Predazzo;
3. von Trient über le Sarche nach Tione und von da einerseits nach Pinzolo, andererseits bis an die Reichsgrenze bei Caffaro;
4. von Lavis am rechten Ufer des Avisio durch das Cembrathal bis Molino und Cavalese, und
5. von der Mostizzollo-Brücke bei Cles längs der Aerarialstrasse bis Fondo

auf weitere sechs Monate verlängert.

Wien, am 13. Mai 1893. Z. 24.062.

Eisenbahnverkehr im Monate April 1893

und Vergleich der Einnahmen in den ersten vier Monaten 1893 mit jenen der gleichen Periode 1892.

Im Monate April 1893 hat das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren.

Im Monate April 1893 wurden auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 10,884.522 Personen und 7,678.919 t Güter befördert und hiefür eine Gesammteinnahme von 24,555.090 fl. erzielt, das ist per Kilometer 877 fl. — Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 9,988.417 Personen und 7,340.576 t Güter, 23,274.672 fl., oder per Kilometer 839 fl., daher resultirt für den Monat April 1893 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 4·5 pCt.

Die auf den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im den ersten vier Monaten erzielten Transport-Einnahmen beziffern sich auf 93,765.870 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 89,556.149 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen für die ersten vier Monate des laufenden Jahres 28.002 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27.729 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme per Kilometer für die erwähnte Periode 1893 auf 3349 fl., gegen 3230 fl. im Vorjahre, das ist um 119 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, pro 1893 auf 10.047 fl., gegen 9690 fl. im Vorjahre, das ist um 357 fl., mithin um 3·7 pCt. günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmenziffern der ersten vier Monate 1893 pro Jahr ermittelten Kilometer-Ergebnisses ergibt sich die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

		Gerechnete Jahres-Einnahme per Kilometer im Jahre 1893 Gulden
1.	Wiener Verbindungsbahn	82.272
2.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	55 941
3.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	30 087
4.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	27.639
5.	Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz u. Localbahnen in Oesterreich)	21.108
6.	Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	19.935
7.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	19.644
8.	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	18.210
9.	Böhmische Westbahn	17.394
10.	Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Ges.	16.809
11.	Localbahn Swolenowes-Smečna	16.659
12.	Leoben-Vordernberger Bahn	16.110
13.	Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	15.942
14.	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (österreichische Linien)	15.111
15.	Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	14.112
16.	Localbahn Reichenberg-Gablonz	14.079
17.	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	13.374
18.	Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	12.678
19.	Böhmische Nordbahn	11.262
20.	Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	10.593
21.	Stauding-Stramberger Localbahn	10.548
22.	Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10.536
23.	Kaschau-Oderberger Eisenb. (ungar. Strecken)	10.086
24.	Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien)	9.486
25.	K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	9.306
26.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	8.811
27.	Kgl. Ungar. Staatsbahnen	8.727
28.	Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8.322
29.	Bozen-Meraner Bahn	8.196
30.	Brünner Localbahn (Dampftramway)	7.587
31.	Neutitscheiner Localbahn	7.054
32.	Wittmannsdorf (Leobersdorf)-Ebenfurther Bahn	6.813
33.	Kuttenberger Localbahn	6.807
34.	Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Strecke Czernowitz—Suczawa)	6.798
35.	Fünfkirchen-Barcser Bahn	6.798
36.	Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn	6.537
37.	Eisenbahn Wien-Aspang	6.486
38.	Mährisch-schlesische Centralbahn	6.177
39.	Wiener Localbahnen-Actien-Gesellsch. (Dampftramway Wien—Wr.-Neudorf)	6.172
40.	Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	6.093
41.	Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	6.078
42.	Mohacs-Fünfkirchner Bahn	5.898
43.	Dampftramway-Ges. vormals Krauss & Comp.	5.637
44.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	5.526
45.	Gölnitzthalbahn	5.334
46.	Localbahn Dolina-Wygoda	4.398
47.	Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	4.188
48.	Budapester Localbahnen	3.996
49.	Localbahn Innsbruck-Hall (Dampftramway)	3.726
50.	Südb.-Gesells. (Lcb. Mödling-Brühl elekt. Betr.)	3.525
51.	Localbahn Mösel-Hüttenberg	3.477
52.	Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N.W. B. u. S. N. D. V. B.)	3.417
53.	Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	3.384
54.	Vereinigte Arader und Csánader Eisenbahnen	3.327
55.	Poprádthalbahn	3.243
56.	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3.204
57.	Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3.072
58.	Localbahn Fehring-Fürstenfeld	3.054
59.	Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellsch.	3.048
60.	Localbahn Cilli-Wöllan	2.961
61.	Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	2.955
62.	Localbahn Szathmár-Nagybánya	2.940
63.	Localbahn Keszthely—Balaton-Szt.-György	2.919
64.	Kremsthalbahn	2.865
65.	Localbahn Petroszény Lupény	2.850
66.	Belisče-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalb.	2.832
67.	Kolomeaer Localbahnen	2.598
68.	Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	2.520
69.	Localbahn Laibach-Stein	2.490
70.	Holicz-Gödinger Localbahn-Actien-Ges.	2.484
71.	Vicinalbahn Kun-Szt.-Marton—Szentés	2.478
72.	Localbahn Gran—Almás-Füzitö	2.424
73.	Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	2.403
74.	Eisenbahn Vinkovce-Brcska	2.358
75.	Mühlkreisbahn	2.313
76.	Localbahn Wels (Haiding)-Aschach a/D.	2.307
77.	Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	2.277
78.	Localbahn Gleisdorf-Weiz	2.265
79.	Számosthalbahn	2.190
80.	Böhmische Commercialbahnen	2.163
81.	Zagorianer Bahn	2.061
82.	Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	1.998
83.	Localbahn Ruma-Vrdnik	1.983

84.	Torontaler Localbahnen	1.965
85.	Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	1.953
86.	Háromszéker Localbahnen	1.902
87.	Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Regen	1.890
88.	Terret-Kowácznaer Localbahn	1.884
89.	Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	1.878
90.	Steyrthalbahn	1.875
91.	Bukowinaer Localbahnen (Linie Czernowitz-Nowosielitza)	1.851
92.	Localbahn Vöcklabruck-Kammer	1.785
93.	Vicinalbahn Güns-Steinamanger	1.782
94.	Mährische Westbahn	1.764
95.	Localbahn Asch-Rossbach	1.749
96.	Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	1.728
97.	Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	1.719
98.	Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt.-Márton	1.698
99.	Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	1.668
100.	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	1.653
101.	Bihárer Vicinalbahnen	1.647
102.	Löcsethalbahn	1.566
103.	Hermannstadt-Feleker Eisenbahn	1.545
104.	Felek-Fogaroser Localbahn	1.527
105.	Localbahn Kis-Ujszállás—Devavanya—Gyoma	1.461
106.	Westungar. Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	1.347
107.	Székler Eisenbahn	1.332
108.	Localbahn Kaschau-Torna	1.311
109.	Eisenbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskoh	1.212
110.	Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	1.188
111.	Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	1.185
112.	Szilágysager Eisenbahn	1.164
113.	Localbahn Budapest-Lajosmizse	1.158
114.	Localbahn Debreczin—Füzes-Abony—Ohát-Kocs—Polgar	1.107
115.	Matraer Vicinalbahnen	1.059
116.	Békéser Comitatsbahnen	1.053
117.	Localbahn Késmárk—Szepes-Béla	1.002
118.	Localbahn Somogy-Szobb—Bárcs	963
119.	Steiermärkische Landesbahnen	951
120.	Mezötur-Turkever Eisenbahn	948
121.	Localbahn Potscherad-Wurzmes	897
122.	Localbahn Radkersburg-Luttenberg	831
123.	Vicinalbahn Máros-Ludás—Bistritz	639
124.	Haraszti-Ráczkever Localbahn	618
125.	Taraczthalbahn	516
126.	Localbahn Warasdin-Golubovec	426

Nach der Zunahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten 1893 ergibt sich gegen den gleichen Zeitraum 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Vicinalbahn Kun-Szt. Márton—Szentés	87·3
Localbahn Gran Almás-Füzitö	66·3
Kolomeaer Localbahnen	61·0
Wiener Localbahnen-Act.-Ges. (Wien—Wr.-Neudorf)	55·0
Localbahn Warasdin-Golubovec	49·5
Eisenbahn Wittmannsdorf (Leobersdorf) -Ebenfurth	38·9
Localbahn Ruma-Vrdnik	33·4
Eisenbahn Vinkovce-Brcska	31·9
Localbahn Wels (Haiding) -Aschach a. d. Donau	28·4
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Dampftramway Wien-Nussdorf)	26·8
Székler Eisenbahn	25·0
Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	24·9
Localbahn Keszthely—Bálaton-Szt.-György	24·4
Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	24·2
Bihárer Vicinalbahnen	22·8
Vicinalbahn Nyiregyháza—Maté-Szalka	21·8
Gölnitzthalbahn	20·9
Wien—Pottendorf—Wiener-Neustädter Bahn	20·8
Mühlkreisbahn	20·5
Südbahn-Gesells. (Localb. Mödling-Brühl elektr. Betr.)	20·4
Budapester Localbahnen	18·8
Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft	17·8
Haromszéker Localbahnen	15·7
Vicinalbahn Ujszász-Jászapath	15·1
Localbahn Schwarzenau-Waidhofen a/T.	15·0
Mährische Westbahn	14·4
Localbahn Swolenowes-Smečna	14·3
Böhmische Commercialbahnen	13·7
Bozen-Meraner Bahn	12·9
Südbahn-Gesellschaft (Hauptnetz und Localbahnen in Oesterreich)	12·5
Westungarische Localbahnen (Transdanubische Vicinalbahn-Actiengesellschaft)	12·5
Localbahn Potscherad-Wurzmes	12·4
Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien)	11·9
Vicinalbahn Budapest-Szt. Lörincz	11·6
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	11·4
Matraer Vicinalbahnen	11·4
Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn	11·4
Vicinalbahn Száthmár-Nagybánya	10·9
Montanbahn Zeltweg-Fohnsdorf	10·3
Böhmische Westbahn	10·2
Holicz-Gödinger Localbahn	9·1
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. A	8·8
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	8·8
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Betriebe der Ö. N. W. B. und S. N. D. V. B.)	8·5
Localbahn Füzesábony—Ohát-Kócs-Polgar	8·2
Mährische Grenzbahn (Sternberg—Grulich)	8·1
Localbahn Budapest-Lajosmizse	7·8
Szamosthalbahn	7·8
Eisenbahn Grosswardein-Belényes-Vaskoh	7·7
Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	7·6
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	7·4
Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft	7·1
Vicinalbahn Máros-Ludas—Bistritz	7·0
Localbahn Mori-Arco-Riva a. G.	6·9
Torontaler Localbahnen	6·9
Poprádthalbahn	6·7
Wiener Verbindungsbahn	6·6
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	6·5
Mährisch-schlesische Centralbahn	6·4
Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Comp.	6·4
Zagorianer Bahn	6·3
Localbahn Radkersburg-Luttenberg	6·1
Vicinalbahn Debreczin—Hajdu-Nánás	5·9
Eisenbahn Wien-Aspang	5·8
Localbahn Laibach-Stein	5·3
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	5·2
Szilágysager Eisenbahn	5·2
K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	4·9
Kuttenberger Localbahn	4·7
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	4·6
Localbahn Kaschau-Torna	4·5
Neue Wiener Tramway (Dampftramway Westbahnlinie—Hütteldorf)	4·4
Marmaroser Salzbahn-Actiengesellschaft	3·9

	%
Brünner Localbahn (Dampftramway)	3·8
Oest.-ungar. Staatseisenb.-Gesellsch. (österr. Linien)	3·7
Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów)	3·6
Localbahn Reichenberg-Gablonz	3·1
Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (Linien im Staatsbetriebe)	2·8
Kremsthalbahn	2·8
Localbahn Kis-Ujszállás—Devaványa—Gyoma	2·8
Vicinalbahn Maros-Vásárhely—Szász-Régen	2·8
Böhmische Nordbahn	2·4
Stauding-Stramberger Localbahn	2·0
Localbahn Steinamanger-Pinkafeld	1·6
Localbahn Dolina-Wygoda	1·3
Belisće-Kapelna (Slavonische Drauthal)-Vicinalbahn	1·1
Fünfkirchen-Barcser Bahn	0·8
Kgl. Ungar. Staatsbahnen	0·2
Neutitscheiner Localbahn	0·1

Die Mezötur-Turkever Eisenbahn hat keine Differenz der kilometrischen Ergebnisse gegenüber dem Jahre 1892.

Nach der Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten vier Monaten 1893 ergibt sich gegenüber der gleichen Periode 1892 die nachstehende Reihenfolge der Bahnen:

	%
Localbahn Fürstenfeld-Hartberg	0·3
Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Strecken)	0·8
Localbahn Somogy-Szobb—Barcs	1·5
Bárcs-Pakraczer Eisenbahn	1·9
Localbahn Gross-Priesen—Wernstadt—Auscha	2·1
Localbahn Asch-Rossbach	2·2
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker Bahn	3·1
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Strecken)	3·4
Mährische Grenzbahn (Hohenstadt—Zöptau)	3·5
Localbahn Fehring-Fürstenfeld	5·7
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Lemberg—Czernowitz)	6·3
Vicinalbahn Güns-Steinamanger	8·2
Localbahn Innsbruck-Hall i/T.	8·8
Localbahn Mösel-Hüttenberg	9·0
Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn (Strecke Czernowitz-Suczawa)	9·5
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Localbahnen)	10·6
Bukowinaer Localbahnen (Vereinigte Linien)	11·2
Bukowinaer Localbahnen (Czernowitz-Nowosielitza)	12·1
Steyrthalbahn	13·9
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	14·4
Localbahn Vöcklabruck-Kammer	14·5
Békéser Comitatsbahnen	17·4
Localbahn Gleisdorf-Weiz	20·1
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	21·0
Localbahn Cilli-Wöllan	27·6
Mohács-Fünfkirchner Bahn	49·8
Taraczthalbahn	50·4
Vicinalbahn Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	55·7

Ueber die Ursachen der Mehr- und Mindereinahmen oder sonstige, zur Erläuterung der Betriebsausweisziffern dienliche Daten haben nachstehende Bahnverwaltungen, wie folgt, relationirt:

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Die für den Monat April 1893 ausgewiesene Mehreinnahme gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres wurde durch den bedeutend stärkeren Kohlenverkehr zur Elbe und nach dem Inlande erzielt.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch, jedoch auf Grund der definitiven Abrechnung des Monates Jänner richtig gestellt.

Böhmische Nordbahn. Die Mehreinnahmen resultiren aus der grösseren Personenfrequenz, sowie aus der Zunahme des Verkehres von Massengütern.

Böhmische Westbahn. Im Monate April 1893 stellt sich gegenüber dem definitiven Ergebnisse des gleichen Monates im Vorjahre eine Mehreinnahme von fl. 20.167 heraus.

Der Personenverkehr hat um 6207 Personen und der Frachtenverkehr um 24.217 t, woran der Artikel „Kohle" mit 7298 t participirt, zugenommen.

Die Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch ermittelt.

Buschtěhrader Eisenbahn. Im Monate April 1893 hat sich gegen den gleichen Monat des Vorjahres beim Unternehmen lit. A aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 1117, aus dem Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 15.883, zusammen daher eine Mehreinnahme von fl. 17.000; beim Unternehmen lit. B aus dem Personen- und Gepäcksverkehre eine Mehreinnahme von fl. 3352, aus dem Güterverkehre eine Mindereinnahme von fl. 4252, zusammen daher eine Mindereinnahme von fl. 900 ergeben.

Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. A resultirt aus dem stärkeren Kohlen- und stärkeren Verkehre an diversen Frachten, die Mindereinnahme aus dem Güterverkehre beim Unternehmen lit. B resultirt aus dem schwächeren Kohlenverkehre.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1892 sind definitiv, jene des Jahres 1893 provisorisch ermittelt.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Bei den k. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen ergibt sich pro April 1893 gegenübrr dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehrfrequenz von 156.283 Personen mit einer Mehreinnahme von fl. 71.555, und im Güterverkehre eine Minderbeförderung von 136.156 t mit einer Mehreinnahme von fl. 226.994.

Von der Mehrfrequenz im Personenverkehre entfallen auf die westlichen Linien 153.034, auf die Staatsbahnen in Galizien 3249 Personen.

Die Mehreinnahme im Personenverkehre beträgt auf den westlichen Linien fl. 64.932, auf den Staatsbahnen in Galizien fl. 6623, und findet dieses Einnahmenplus seine Begründung sowohl in der Mehrfrequenz, als auch in der Einhebung der Fahrkarten-Stempelgebühren.

Der Frequenzausfall im Güterverkehre vertheilt sich auf die westlichen Linien mit 118.111 t, auf die östlichen Linien mit 18.045 t. Wie schon in den Erläuterungen zu den Transport-Einnahmen-Ausweisen der früheren Monate des Jahres 1893 bemerkt wurde, erscheint durch die Zusammenlegung mehrerer Linien im Jahre 1893 die Frequenz derselben nur einmal rapportirt, während im Vorjahre die Frequenzziffern für jede dieser Linien separat nachgewiesen wurden. Die Minderfrequenz besteht daher grösstentheils nur rechnerisch.

Eine thatsächliche Abnahme der Transporte ist im Kohlenverkehre auf der Dux-Bodenbacher Bahn zu verzeichnen, und zwar in Folge geringerer Förderung aus Anlass schlagender Wetter in den Ossegger Schachten.

Im Güterverkehre wurde auf den westlichen Linien eine Mehreinnahme von fl. 271.124, dagegen auf den Staatsbahnen in Galizien eine Mindereinnahme von fl. 44.130 nachgewiesen.

Die Mehreinnahme auf den westlichen Linien findet ihre Erklärung einestheils in der Einwirkung der im Vorjahre durchgeführten partiellen Tariferhöhung, anderentheils in der Besserung des Verkehres mit dem Auslande. Die in den Vormonaten Februar und März l. J. gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres eingetretene Steigerung im Getreideverkehre nach dem Auslande hat auch im Monate April l. J. angehalten, in welchem Monate gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine Mehrbeförderung von 557 Wagen zu verzeichnen ist.

Die Mindereinnahmen auf den Staatsbahnen in Galizien ist eine Folge der Einführung des billigeren Staatsbahn-Barêmes auf den Linien der Galizischen Carl Ludwig-Bahn.

Auf sämmtlichen k. k. Oesterr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen resultirt pro April 1893 gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres im Personenverkehre eine Mehreinnahme von fl. 75.891 bei einer Mehrfrequenz von 181.476 Personen und im Güterverkehre eine Mehreinnahme von fl. 251.113 mit einer Minderbeförderung von 103.146 t.

Bei der Bodensee-Dampfschiffahrt ergibt sich im Monate April 1893 eine Frequenz von 4930 Personen und eine Beförderung von 5311 t mit einer Einnahme von fl. 1913, bezw. fl. 6721, in Summa fl. 8634, gegen fl. 8112 im Jahre 1892.

Die Einnahmen der Betriebsperiode Jänner-April 1893 sind auf Grund der definitiven Buchungen des Monates Jänner 1893 richtig gestellt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Im Monate April 1893 ergab der Personenverkehr auf dem Hauptbahnnetze eine Steigerung der Frequenz um 66.938 Personen, welchem Ergebnisse eine Mehreinnahme von fl. 6133 gegenübersteht.

Dagegen ergab der Güterverkehr im Berichtsmonate im Vergleiche zu derselben Periode des Vorjahres ein ungünstiges Resultat, indem die Transporte wohl um 11.159 t zunahmen, die bezüglichen Einnahmen aber um fl. 22.948 sich verringerten.

Transportzunahmen ergaben sich bei nachstehenden Massenartikeln, und zwar:

bei Kohlen	um	7.383·4 t
„ Zucker, raffinirt	„	723·5 „
„ Holz aller Art	„	4.916·1 „
„ Steinen aller Art	„	4.702·2 „
„ Ziegeln	„	1.406·1 „

Eine Abnahme in der Verfrachtung ist zu verzeichnen:

bei Getreide aller Art	um	3.346·1 t.
„ Mehl und Mahlproducten	„	3.356·5 „

Auf den Localbahnen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm der Personenverkehr um 7387 Personen zu; die bezüglichen Einnahmen steigerten sich um fl. 1907.

Der Güterverkehr zeigt eine Abnahme um 2049 t und des Erträgnisses um fl. 4183.

Transportzunahmen ergaben sich:

bei Getreide aller Art	um	162·8 t
„ Mehl und Mahlproducten	„	13·7 „
„ Steinen aller Art	„	1.225·0 „
„ Ziegeln	„	188·7 „

während bei Holz aller Art eine Abnahme um 438·3 t zu verzeichnen ist.

Auf der Ostrau-Friedlander Eisenbahn hob sich der Personenverkehr um 3620 Personen, die correspondirenden Einnahmen um fl. 940; desgleichen ist im Frachtenverkehre eine Zunahme um 1213 t und des Erträgnisses um fl. 1106 zu constatiren.

Die Einnahmen der Betriebsperiode Jänner-April 1893 enthalten die definitiven Ergebnisse des Monates Jänner 1893.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die im Monate April 1893 im Vergleiche mit derselben Periode 1892 erzielte Mindereinnahme wurde hauptsächlich durch den Umstand hervorgerufen, dass Kohle, Erze und Getreide in geringeren Quantitäten zum Transporte gelangten.

Mährisch-schlesische Centralbahn. Die für den Monat April 1893 provisorisch ermittelte Einnahme beziffert sich gegen das definitive Resultat im gleichen Monate des Vorjahres um fl. 677 = 0·78 pCt. geringer. An dieser Mindereinnahme participirt der Güterverkehr mit fl. 2150 = 3·24 pCt., obzwar 1859 t = 4·58 pCt., Getreide, Kohle, Malz, Zucker und Schiefer mehr verfrachtet, dagegen weist der Personenverkehr eine Mehreinnahme von fl. 1473 = 7·24 pCt., Mehrbeförderung von 5352 = 11·7 pCt. Reisenden, aus.

Die Einnahmen des Jahres 1893 sind auf Grund der definitiven Buchungen der Monate Jänner und Februar 1893 richtiggestellt.

Neutitscheiner Localbahn. Für den Monat April 1893 ergibt sich im Vergleiche mit derselben Periode des Vorjahres aus dem Personenverkehre eine Zunahme der Frequenz um 640 Reisende und der bezüglichen Einnahmen um fl. 186. Die Gütertransporte haben um 200 t, hauptsächlich Tabak und Kohle, die bezüglichen Einnahmen um fl. 119 zugenommen.

Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Der Vergleich der im Monate April 1893 auf den genannten Linien beförderten Personen und Frachten, sowie der hiefür erzielten Einnahmen mit den analogen Ziffern des Vorjahres ergibt folgendes Resultat:

A. Personen:

(provisorische Einnahmen im April 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn:

Garantirtes Netz	+ 23.798	Personen und	—	2.354·— fl.
Ergänzungsnetz	+ 6.890	„ „	—	1.123·— „
Südnordd. Verbindungsbahn	+ 12.057	„ „	+	3.204·— „

B. Frachten:

(provisorische Einnahmen im April 1893 mit den definitiven Einnahmen des Vorjahres verglichen)

Oesterr. Nordwestbahn: Garantirtes Netz	+ 21.760 t	+ 16.322·— fl.
„ „ Ergänzungsnetz	+ 19.709 t	+ 57.516·— „
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	+ 18.842 t	+ 36.322·— „

Die Mehreinnahmen entsprechen dem gesteigerten Verkehre; eine Zunahme war namentlich im Kohlenverkehre, sowie im Import per Elbe zu constatiren.

Die Einnahmen des Jahres 1893 enthalten die definitiven Buchungen pro Jänner.

Stauding-Stramberger Localbahn. Der im Monate April 1893 resultirende Einnahmen-Ausfall gegenüber dem Vergleichsmonate des Vorjahres per fl. 1749 erscheint durch die Minderbeförderung von 245 Personen und 2420 t Güter aller Art begründet.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1893 (Kilometer)	1892 (Kilometer)	Im Monate April 1893 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate April 1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	Im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1892: Im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April 1893 (Kilometer)	1892 (Kilometer)
Oesterreichische Eisenbahnen.													
I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.													
a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen	6.583	6.583	2,708.836	1,357.501	1,466.101	3,922.491	5,388.592	819	5,090.043	773	+ 6·0	6.583	6.583
b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:													
Lemberg-Czernowitz-J. E. (öst. L.)													
Lemberg-Czernowitz	266	266	75.525	30.250	67.335	117.616	184.951	695	194.346	731	— 4·9	266	266
Czernowitz-Suczawa	90	90	24.790	24.637	19.345	39.477	58.822	654	60.027	667	— 1·9	90	90
Mährische Grenzbahn Sternberg-Grulich	95	95	40.616	19.184	10.204	24.287	34.491	363	33.532	353	+ 2·8	95	95
Mährische Grenzbahn Hohenstadt-Zöptau	17	17	19.684	7.720	2.040	6.257	8.297	488	8.536	502	— 2·8	17	17
Localbahnen:													
Asch-Rossbach	15	15	4.353	4.944	563	1.712	2.275	152	2.190	146	+ 4·1	15	15
Bukowinaer Localbahnen:													
Czernowitz-Nowosielitza	33	33	1.534	1.758	789	2.999	3.788	115	6.400	194	— 40·8	33	33
Vereinigte Linien	176	176	14.012	23.335	6.040	38.230	44.270	252	42.324	240	+ 5·0	176	176
Dolina-Wygoda	8	8	. . . .	3.779	. . . .	2.921	2.921	365	3.973	497	— 26·6	8	8
Fehring-Fürstenfeld	20	20	5.532	1.590	1.549	3.251	4.800	240	5.528	276	— 13·0	20	20
Fürstenfeld-Hartberg	39	39	10.256	1.011	1.907	1.971	3.878	99	3.793	97	+ 2·1	39	39
Gleisdorf-Weiz	15	15	5.017	1.722	1.578	1.890	3.468	231	4.094	273	— 15·4	15	15
Kolomeaer Localbahnen	33	33	6.904	4.076	1.028	4.217	5.245	159	1.482	45	+ 253·3	33	33
Laibach-Stein	24	24	8.166	2.283	2.647	4.555	7.202	300	5.708	238	+ 26·1	24	24
Lemberg-Bełzec (Tomaszow)	89	89	13.885	9.314	9.137	8.888	18.025	203	18.873	212	— 4·2	89	89
Mährische Westbahn	90	90	8.646	7.384	2.901	10.067	12.968	144	11.438	127	+ 13·4	90	90
Mösel-Hüttenberg	5	5	2.287	4.930	206	1.232	1.438	288	1.448	290	— 0·7	5	5
Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.	343	303	132.632	111.298	25.673	133.424	159.097	464	129.659	424	+ 8·4	343	303
Potscherad-Wurzmes	17	17	1.408	1.895	185	1.496	1.681	99	1.242	73	+ 35·6	17	17
Schwarzenau-Waidhofen a./T.	10	10	3.950	970	765	1.024	1.789	179	1.496	150	+ 19·3	10	10
Vöcklabruck-Kammer	11	11	3.290	1.402	836	1.550	2.386	217	2.283	208	+ 4·3	11	11
Wels- (Haiding) Aschach a/D.	28	28	10.209	6.421	2.695	4.399	7.094	253	5.073	181	+ 39·8	28	28
Wittmannsdorf - (Leobersdorf-) Ebenfurther Eisenbahn	17	17	11.006	21.464	2.129	7.378	9.507	559	7.294	429	+ 30·3	17	17
Zeltweg-Fohnsdorf	8	8	. . . .	27.413	. . . .	7.471	7.471	934	6.670	834	+ 12·0	8	8
II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.													
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	101	101	154.212	715.252	28.953	523.680	552.633	5.472	498.449	4.935	+ 10·9	101	101
Böhmische Nordbahn	320	320	186.481	144.190	68.488	240.768	309.256	967	303.107	947	+ 2·1	320	320
Böhmische Westbahn	200	200	76.406	150.080	61.647	229.192	290.839	1.454	270.672	1.353	+ 7·5	200	200
Buschtěhrader Eisenbahn													
Linie Lit. A	186	186	56.888	167.224	36.220	192.005	228.225	1.227	211.225	1.136	+ 8·0	186	186
Linie Lit. B	236	236	103.768	220.506	52.897	306.860	359.757	1.524	360.657	1.528	— 0·3	236	236
Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.	91	91	34.651	49.905	15.289	95.919	111.208	1.222	118.936	1.307	— 6·5	91	91
Kaiser Ferdinands-Nordbahn:													
Hauptbahnnetz	1.036	1.036	670.596	691.725	447.174	1,815.610	2,262.784	2.184	2,279.599	2.200	— 0·7	1.036	1.036
Localbahnen	259	259	65.698	27.383	15.489	24.382	39.871	154	42.147	195	— 21·0	259	216
Kaschau-Oderberger Eisenbahn:													
Oesterreichische Strecke	64	64	41.471	65.471	18.345	138.947	157.292	2.458	185.435	2.897	— 15·2	64	64
Leoben-Vordernberger Bahn	15	15	8.630	36.348	2.065	18.611	20.676	1.378	26.442	1.763	— 21·8	15	15
Mährisch-schlesische Centralbahn	154	154	51.021	42.413	21.798	64.181	85.979	558	86.656	563	— 0·9	154	154
Oesterr. Nordwestbahn:													
Garantirte Strecken	628	628	269.378	218.306	182.413	581.691	764.104	1.217	750.136	1.194	+ 1·9	628	628
Ergänzungsnetz	308	308	122.855	242.996	69.591	437.553	507.144	1.647	450.721	1.463	+ 12·6	308	308
Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.:													
Oesterreichische Linien	1.366	1.366	468.978	576.583	403.322	1,401.101	1,804.423	1.321	1,677.805	1.228	+ 7·6	1.366	1.366
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	33	33	25.672	18.052	7.150	16.164	23.314	706	21.268	644	+ 9·6	33	33
Südbahn - Gesellschaft:													
Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.	1.513	1.513	954.230	413.905	878.297	2,242.783	3,121.080	2.063	2,722.115	1.799	+ 14·7	1.513	1.513
Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)	4	4	17.255	. . . .	2.695	. . . .	2.695	674	1.821	455	+ 48·1	4	4
Südnorddeutsche Verbindungsb.	285	285	140.948	115.728	53.012	210.905	263.917	926	224.381	787	+ 17·7	285	285
Wien-Aspang Bahn	89	89	84.631	33.883	26.402	35.601	62.003	696	59.401	667	+ 4·3	89	89
Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.	65	65	20.633	57.594	8.329	75.188	83.517	1.285	67.520	1.039	+ 23·7	65	65
Wiener Verbindungsbahn	8	8	86.667	86.640	8.301	44.805	53.106	6.638	51.164	6.396	+ 3·8	8	8

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April									Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 4 Monate		Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
1893				1892				Differz. per Kilom. in Procent	1893	1892	
für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	per Kilom.				
Gulden				Gulden					Gulden		
											Oesterreichische Eisenbahnen.
											I. Bahnen im Betriebe der k. k. General-Direction d. öst. Staatsb.
4,637.269	15,782.697	20,419.966	3.102	4,570.847	14,888.771	19,459.618	2.956	+ 4·9	9.306	8.868	a) K. k. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung betriebene Bahnen
											b) Privatbahnen auf Rechnung der Eigenthümer:
											Lemb.-Czern. Jassy E. (öst. L.)
230.978	550.250	781.228	2.937	223.624	610.495	834.119	3.136	— 6·3	8.811	9.408	Lemberg-Czernowitz
60.506	143.468	203.974	2.266	64.206	161.140	225.346	2.504	— 9·5	6.798	7.512	Czernowitz-Suczawa
32.518	100.142	132.660	1.396	32.861	89.759	122.620	1.291	+ 8·1	4.188	3.873	Sternberg-Grulich } Mährische Grenzbahn
6.795	27.736	34.531	2.031	6.651	29.114	35.765	2.104	— 3·5	6.093	6.312	Hohenstadt-Zöptau } Mährische Grenzbahn
											Localbahnen:
2.078	6.662	8.740	583	2.495	6.442	8.937	596	— 2·2	1.749	1.788	Asch-Rossbach
											Bukowinaer Localbahnen:
2.921	17.456	20.377	617	4.064	19.098	23.162	702	— 12·1	1.851	2.106	Czernowitz-Nowosielitza
20.726	120.257	140.983	801	22.645	136.162	158.807	902	— 11·2	2.403	2.706	Vereinigte Linien
. . . .	11.727	11.727	1.466	. . . .	11.575	11.575	1.447	+ 1·3	4.398	4.341	Dolina-Wygoda
5.915	14.447	20.362	1.018	5.348	16.260	21.608	1.080	— 5·7	3.054	3.240	Fehring-Fürstenfeld
7.453	7.971	15.424	395	6.702	8.747	15.449	396	— 0·3	1.185	1.188	Fürstenfeld-Hartberg
4.841	6.481	11.322	755	5.040	9.130	14.170	945	— 20·1	2.265	2.835	Gleisdorf-Weiz
3.237	25.257	28.494	863	3.211	14.482	17.693	536	+ 61·0	2.589	1.608	Kolomeaer Localbahnen
8.775	11.146	19.921	830	8.459	10.446	18.905	788	+ 5·3	2.490	2.364	Laibach-Stein
31.873	42.879	74.752	840	33.553	38.595	72.148	811	+ 3·6	2.520	2.433	Lemberg-Belzec (Tomaszow)
10.323	42.557	52.880	588	10.446	35.810	46.256	514	+ 14·4	1.764	1.542	Mährische Westbahn
735	5.059	5.794	1.159	839	5.528	6.367	1.273	— 9·0	3.477	3.819	Mösel-Hüttenberg
81.829	550.073	631.902	1.842	72.536	470.441	542.977	1.792	+ 2·8	5.526	5.376	Oesterr. Local-Eisenb.-Gesellsch.
769	4.316	5.085	299	755	3.769	4.524	266	+ 12·4	897	798	Potscherad-Wurzmes
2.498	4.013	6.511	651	2.407	3.252	5.659	566	+ 15·0	1.953	1.698	Schwarzenau-Waidhofen a/Th.
2.420	4.127	6.547	595	2.337	5.318	7.655	696	— 14·5	1.785	2.088	Vöcklabruck-Kammer
9.139	12.402	21.541	769	9.419	7.350	16.769	599	+ 28·4	2.307	1.797	Wels- (Haiding) Aschach a/D.
5.232	33.380	38.612	2.271	6.748	21.041	27.789	1.635	+ 38·9	6.813	4.905	Wittmannsdorf- (Leobersdorf) Ebenfurther Eisenbahn
. . . .	33.809	33.809	4.226	. . . .	30.659	30.659	3.832	+ 10·3	12.678	11.496	Zeltweg-Fohnsdorf
											II. Privatbahnen unter Ausschluss der ad I b) angeführten.
104.069	1,779.315	1,883.384	18.647	102.842	1,588.634	1,691.476	16.747	+ 11·4	55.941	50.241	Aussig-Teplitzer Eisenbahn
230.709	970.598	1,201.307	3.754	224.051	948.954	1,173.005	3.666	+ 2·4	11.262	10.998	Böhmische Nordbahn
194.721	964.975	1,159.696	5.798	192.635	859.225	1,051.860	5.259	+ 10·2	17.394	15.777	Böhmische Westbahn
											Buschtěhrader Eisenbahn
113.098	875.368	988.466	5.314	107.575	800.791	908.366	4.884	+ 8·8	15.942	14.652	Linie Lit. A
103.063	1,402.298	1,515.361	6.548	136.903	1,331.958	1,468.861	6.224	+ 5·2	19.644	18.672	Linie Lit. B
47.114	462.771	509.885	5.603	40.647	435.343	475.990	5.230	+ 7·1	16.809	15.690	Graz-Köflacher Eisenbahn u. B.-G.
											Kaiser Ferdinands-Nordbahn
1,481.385	8,063.526	9,544.911	9.213	1,440.132	7,523.591	8,963.723	8.652	+ 6·5	27.639	25.956	Hauptbahnnetz
52.544	96.624	149.168	576	44.276	94.762	139.038	644	— 10·6	1.728	1.932	Localbahnen
											Kaschau-Oderberger Eisenbahn:
59.982	581.895	641.877	10.029	67.072	682.589	749.661	11.713	— 14·4	30.087	35.133	Oesterreichische Strecke
6.413	74.137	80.550	5.370	5.981	96.008	101.989	6.799	— 21·0	16.110	20.397	Leoben-Vordernberger Bahn
68.305	248.729	317.034	2.059	66.000	232.172	298.172	1.936	+ 6·4	6.177	5.808	Mährisch-schlesische Centralbahn
											Oesterr. Nordwestbahn
583.716	2,215.795	2,799.511	4.458	581.466	2,239.331	2,820.797	4.492	— 0·8	13.374	13.476	Garantirte Strecken
228.442	1,641.186	1,869.628	6.070	227.013	1,510.987	1,738.000	5.643	+ 7·6	18.210	16.929	Ergänzungsnetz
											Oest.-ung. Staatseisenbahn-Ges.
1,292.438	5,588.655	6,881.093	5.037	1,339.587	5,298.837	6,638.424	4.859	+ 3·7	15.111	14.579	Oesterreichische Linien
25.010	66.530	91.540	2.774	22.212	61.926	84.138	2.550	+ 8·8	8.322	7.650	Ostrau-Friedlander Eisenbahn
											Südbahn-Gesellschaft:
2,501.462	8,144.358	10,645.820	7.036	2,355.386	7,106.425	9,461.811	6.253	+ 12·5	21.108	12.759	Hauptnetz u. Localb. in Oesterr.
4.699	. . . .	4.699	1.175	3.905	. . . .	3.905	976	+ 20·4	3.525	2.928	Localb. Mödling-Brühl (elektr. Betrieb)
168.971	832.037	1,001.008	3.512	165.874	766.038	931.912	3.270	+ 7·4	10.536	9.810	Südnorddeutsche Verbindungsb.
74.296	118.215	192.511	2.162	71.566	110.261	181.827	2.043	+ 5·8	6.486	6.129	Wien-Aspang Bahn
25.476	280.275	305.751	4.704	25.926	227.302	253.228	3.896	+ 20·8	14.112	11.688	Wien-Pottend.-Wr.-Neustädter B.
20.236	199.152	219.388	27.424	15.386	190.450	205.836	25.730	+ 6·6	82.272	77.190	Wiener Verbindungsbahn

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1893 (Kilometer)	1892 (Kilometer)	Im Monate April 1893 wurden befördert: Personen (Anzahl)	Güter (Tonnen)	Die Einnahme betrug im Monate April 1893: für Personen und Gepäck (Gulden)	für Güter (Gulden)	im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	1892: im Ganzen (Gulden)	pro Kilom. (Gulden)	Differz. per Kilom. in Percent	Durchschnittl. Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April 1893 (Kilometer)	1892 (Kilometer)
Selbständige Localbahnen.													
Böhmische Commercialbahnen	191	191	22.010	25.029	6.078	25.162	31.240	164	34.538	181	— 9·4	191	19
Bozen-Meraner Bahn	31	31	26.918	3.952	18.890	8.924	27.814	897	24.359	786	+ 14·1	31	3
Cilli-Wöllan	39	39	6.373	3.969	2.271	4.819	7.090	182	13.069	335	— 45·7	39	3
Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha	25	25	2.641	1.133	925	2.325	3.250	130	3.129	125	+ 4·0	25	2
Kremsthalbahn	70	70	16.015	6.103	8.060	9.560	17.620	252	17.884	255	— 1·2	70	7
Kuttenberger Localbahn	3	3	8.640	1.940	858	52	910	303	1.420	473	— 35·9	3	
Mori-Arco-Riva a/G.	24	24	11.818	734	6.989	2.022	9.011	375	8.124	338	+ 10·9	24	2
Mühlkreisbahn	58	58	10.181	1.132	7.222	5.428	12.650	218	12.163	210	+ 3·8	58	5
Neutitscheiner Localbahn	8	8	9.698	3.361	1.883	3.105	4.988	624	4.684	586	+ 6·5	8	
Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft: Linien im Betriebe der Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.	30	30	2.763	9.782	626	4.748	5.374	179	5.456	182	— 1·6	30	3
Radkersburg-Luttenberg L.-B.	25	25	3.369	1.201	1.095	989	2.084	83	1.923	77	+ 7·7	25	2
Reichenberg-Gablonz Localbahn	12	12	20.616	7.664	7.447	7.164	14.611	1.218	12.803	1.067	+ 14·2	12	1
Salzkammergut-Localbahn-Ges.	41	41	8.886	1.736	3.409	2.071	5.480	134	4.951	121	+ 10·7	41	4
Stauding-Stramberger Localbahn	18	18	4.601	20.024	1.048	15.632	16.680	926	18.429	1.023	— 9·5	18	1
Steyrthalbahn	48	48	14.000	3.730	4.400	4.550	8.950	186	9 528	199	— 6·1	48	4
Swolenowes-Smečna Localbahn	10	10	873	22.245	141	12.879	13.020	1.302	10.363	1.036	+ 25·7	10	1
Steiermärkische Landesbahnen	26	. . .	4.303	1.698	1.012	1.143	2.155	83	. . . .	. . . .	. . .	26	. . .
Dampftramways.													
Brünner Localeisenbahn-Ges.	10	10	78.680	2.505	7.354	1.105	8.459	846	6.914	691	+ 22·4	10	1
Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Co.	45	45	183.027	481	28.495	707	29.202	649	23.003	511	+ 27·0	45	4
Innsbruck-Hall, Localbahn	12	12	48.450	. . . .	5.668	. . .	5.668	472	4.912	409	+ 15·4	12	1
Kahlenberg Eisenbahn-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf	6	6	138.996	. . . .	11.959	. . . .	11.959	1.993	9.695	1.616	+ 23·3	6	6
Neue Wiener Tramway-Gesellsch. (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)	6	5	95.875	. . . .	7.770	. . . .	7.770	1.295	4.796	959	+ 35·0	6	5
Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.	12	13	6.880	3.773	1.644	3.448	5.092	424	4.437	341	+ 24·3	12	13
Wiener Localbahnen-Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)	11	13	24.056	22.352	3.109	9.053	12.162	1.106	8.130	625	+ 76·0	11	13
Summe	15.754	15.647	7,503.276	5,895.009	4,171.883	13,169.635	17,341.518	1.101	16,301.819	1.042	+ 5·7	15.754	15.647
Ungarische Eisenbahnen.													
I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.													
a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen	7.486	7.479	2,485.000	1,110.600	1,579.100	3,887.300	5,466.400	730	5,372.055	718	+ 1·7	7.486	7.48
b) Privatbahnen:													
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68·1	68·1	21.530	19.047	7.187	37.296	44.483	653	43.974	646	+ 1·0	68·1	68·1
Localbahnen:													
Bács-Bodrogher Comitatsbahnen	111	111	18.150	2.800	10.900	5.600	16.500	149	13.990	126	+ 18·3	111	111
Békéser Comitatsbahnen	49	49	3.000	1.700	1.800	2.600	4.400	89	4.964	161	— 44·7	49	49
Bihárer Vicinalbahnen	132	132	25.000	5.500	10.000	11.000	21.000	159	16.613	126	+ 26·2	132	132
Budapest-Lájosmizse Localbahn	64	64	6.000	2.250	3.000	4.500	7.500	117	6.677	105	+ 11·4	64	64
Debreczin-Füzesabony-Ohát-Kócs-Polgar Localbahn	133	133	12.500	3.000	7.500	6.000	13.500	102	12.720	96	+ 5·2	133	133
Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn	57	57	9.800	3.150	4.900	4.100	9.000	158	7.800	137	+ 15·3	57	5
Felek-Fogaraser Bahn	52	. . .	6.800	2.050	3.400	4.100	7.500	144	. . . .	. . . .	. . .	52	. . .
Gran-Almás-Füzitö Localbahn	50	50	5.500	4.500	2.500	9.000	11.500	230	4.080	81	+183·9	50	50
Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.	70	70	10.350	4.500	8.300	7.200	15.500	221	17.743	254	— 13·9	70	70
Grosswardein-Belényes-Váskoh-B.	118	118	11.400	3.110	5.150	6.150	11.300	96	11.801	100	— 4·0	118	118
Háromszéker Localbahnen	122	122	23.200	6.700	11.600	13.400	25.000	205	20.000	164	+ 25·0	122	122
Hermannstadt-Feleker Localbahn	32	. . .	5.000	750	2.500	1.500	4.000	125	. . . .	. . . .	. . .	32	. . .
Kaschau-Torna Localbahn	40	40	5.600	1.350	2.800	2.000	4.800	120	4.451	112	+ 7·1	40	40
Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma	45	45	4.400	2.200	2.200	3.300	5.500	122	5.435	121	+ 0·8	45	45
Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.	23	23	3.600	1.850	1.800	2.400	4.200	182	2.677	117	+ 55·6	23	23
Máros-Ludás—Bistritz Localb.	89	89	2.850	1.850	1.700	2.800	4.500	50	5.291	59	— 15·3	89	89
Máros-Vásárhely—Szász Regen	33	33	4.650	3.050	2.800	3.700	6.500	197	6.050	184	+ 7·1	33	33
Matraer Vicinalbahnen	127	127	8.000	3.500	4.000	7.000	11.000	86	10.319	81	+ 6·2	127	127
Mezötur-Turkéver Eisenbahn	16	16	900	525	550	650	1.200	75	900	56	+ 33·9	16	16
Niyregyháza-Maté-Szalkaer E.	57	57	6.900	3.250	3.450	6.550	10.000	175	9.643	169	+ 3·6	57	57

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April 1893: für Personen und Gepäck	1893: für Güter	1893: im Ganzen	1893: per Kilom.	1892: für Personen und Gepäck	1892: für Güter	1892: im Ganzen	1892: per Kilom.	Differenz per Kilom. in Procent	Oder per Jahr und Kilom. gerechnet nach obigen Ergebnissen d. abgelaufenen 4 Monate 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
											Selbständige Localbahnen.
21.380	116.237	137.617	721	20.509	100.618	121.127	634	+ 13·7	2.163	1.902	Böhmische Commercialbahnen
49.933	34.757	84.690	2.732	42.815	32.166	74.981	2.419	+ 12·9	8.196	7.257	Bozen-Meraner Bahn
7.501	30.982	38.483	987	7.922	45.197	53.119	1.362	— 27·6	2.961	4.086	Cilli-Wöllan
3.078	11.248	14.326	573	3.198	11.425	14.623	585	— 2·1	1.719	1.755	Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha
24.897	41.925	66.822	955	23.893	41.115	65.008	929	+ 2·8	2.865	2.787	Kremsthalbahn
3 480	3.327	6.807	2.269	2.797	4.342	7.139	2.380	+ 4·7	6.807	7.140	Kuttenberger Localbahn
18.910	8.152	27 062	1.128	19.930	5.387	25.317	1.055	+ 6·9	3.384	3.165	Mori-Arco-Riva a./G.
20.638	24.079	44.717	771	21.163	15.968	37.131	640	+ 20·5	2.313	1.920	Mühlkreisbahn
5.951	12.861	18.812	2.352	5.875	12.920	18.795	2.349	+ 0·1	7.054	7.048	Neutitscheiner Localbahn
2.306	31.861	34.167	1.139	2.137	29.337	31.474	1.049	+ 8·5	3.417	3.147	Oest. Local-Eisenb.-Gesellschaft (Linien im Betriebe d. Oe.N.W.B. und der S.N.D.V.B.)
3.160	3.763	6.923	277	3.340	3.189	6.529	261	+ 6·1	831	783	Radkersburg-Luttenberg L.-B.
24.076	32.235	56.311	4.693	24.369	30.276	54.645	4.554	+ 3·1	14.079	13.662	Reichenberg-Gablonz Localbahn
9.329	6.917	16.246	396	9.250	4.533	13.783	336	+ 17·8	1.188	1.008	Salzkammergut-Localbahn-Ges.
3.856	59.440	63.296	3.516	3.710	58.345	62.055	3.447	+ 2·0	10.548	10.341	Stauding-Stramberger Localbahn
13.690	16.330	30.020	625	15.716	19.123	34.839	726	— 13·9	1.875	2.178	Steyrthalbahn
513	55.020	55.533	5.533	327	48.068	48.395	4.839	+ 14·3	16.659	14.517	Swolenowes-Smečna
3.344	4.907	8.251	317	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	951	. . .	Steiermärkische Landesbahnen
											Dampftramways.
19.993	5.301	25.294	2.529	19.682	4.682	24.364	2.436	+ 3·8	7.587	7.308	Brünner Localeisenbahn-Ges.
82.392	2.181	84.573	1.879	77.364	2.116	79.480	1.766	+ 6·4	5.637	5.298	Dampftramway-Gesellsch. vorm. Krauss & Comp.
14.906	. . . .	14.906	1.242	16.335	. . . .	16.335	1.361	— 8·8	3.726	4.083	Innsbruck-Hall i. T., Localbahn
41.671	. . . .	41.671	6.945	32.868	. . .	32.868	5.476	+ 26·8	19.935	16.428	Kahlenberg-Eisenb.-Gesellsch.: Dampftramway Wien-Nussdorf
21.183	. . . .	21.183	3.531	16.903	. . . .	16.903	3.381	+ 4·4	10.593	10.143	Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (Dampftr. Westbl.-Hütteldorf)
3.662	8.531	12.193	1.016	3.564	7.087	10.651	818	+ 24·2	3.048	2.454	Salzburger Eisenb. u. Tramw.-Ges.
10.500	12.138	22.638	2.058	11.734	5.483	17.217	1.324	+ 55·0	6.172	3.972	Wiener Localbahnen Actien-Ges. (Dampftr. Wien-Wr. Neudorf)
13,005.328	52,686.943	65,692.271	4.170	12,717.029	49,220.345	61,937.374	3.958	+ 5·4	12.510	11.874	**Summe**
											Ungarische Eisenbahnen.
											I. Bahnen in Verwaltung der Direction der kgl. ungar. Staatsb.
5,129.400	16,651.151	21,780.551	2.909	5,108.066	16,620.511	21,728.577	2.903	+ 0·2	8.727	8.709	a) Kgl. Ungar. Staatsbahnen
											b) Privatbahnen.
24.264	130.017	154.281	2.266	24.471	128.657	153.128	2.249	+ 0·8	6.798	6.747	Fünfkirchen-Bárscer Bahn
											Localbahnen:
36.100	25.100	61.200	551	41.466	17.007	58.473	527	+ 4·6	1.653	1.581	Bács-Bodrogher Comitatsbahnen
7.000	10.200	17.200	351	13.193	7.670	20.863	425	— 17·4	1.053	1.275	Békéser Comitatsbahnen
35.200	37.300	72.500	549	31.418	27.640	59.058	447	+ 22·8	1.647	1.341	Biharer Vicinalbahn
11.000	13.700	24.700	386	12.227	10.694	22.921	358	+ 7·8	1.158	1.074	Budapest-Lájosmizse Localbahn
24.600	24.500	49.100	369	25.658	19.718	45.376	341	+ 8·2	1.107	10 23	Debreczin — Füzesabony — Ohát-Kócs-Polgar Localbahn
16.500	19.200	35.700	626	19.156	14.567	33.723	592	+ 5·9	1.878	1.776	Debreczin—Hajdu-Nánáser Bahn
12.700	13.800	26.500	509	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.527	. .	Felek-Fogaraser Localbahn
9.000	31.400	40.400	808	7.951	16.321	24.272	486	+ 66·3	2.424	1.458	Gran—Almas-Füzitö Localbahn
37.200	37.600	74.800	1.068	39.668	37.472	77.140	1.102	— 3·1	3.204	3.306	Gr.-Kikinda—Gr.-Becskereker B.
19.950	27.750	47.700	404	18.438	25.923	44.361	375	+ 7·7	1.212	1.125	Grosswardein-Belényes-Vaskoh B.
35.900	41.400	77.300	634	37.011	29.874	66.885	548	+ 15·7	1.902	1.644	Háromszéker Localbahnen
10.000	6.500	16.500	515	. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . .	1.545	. . .	Hermannstadt-Feleker Localb.
10.000	7.500	17.500	437	10.120	6.595	16.715	418	+ 4·5	1.311	1.254	Kaschau-Torna L.-B.
7.250	14.650	21.900	487	10.252	11.077	21.329	474	+ 2·8	1.461	1.422	Kis-Ujszállás-Dévavanya-Gyoma
5.650	13.350	19.000	826	4 938	5.215	10.153	441	+ 87·3	2.478	1.323	Kun-Szt. Márton—Szentes V.-B.
5.650	13.350	19.000	213	5.156	12.516	17.672	199	+ 7·0	639	597	Máros-Ludás—Bistritz Localb.
8.550	12.250	20.800	630	8.446	11.779	20.225	613	+ 2·8	1.890	1.839	Máros-Vásárhely Szász-Regen
15.000	29.800	44.800	353	16.547	23.755	40.302	317	+ 11·4	1.059	951	Matraer Vicinalbahnen
2.400	2.650	5.050	316	3.620	1.434	5.054	316	. . .	948	948	Mezötur-Turkever Eisenbahn
12.200	25.800	38.000	666	11.916	19.256	31.172	547	+ 21·	1.998	1.641	Nyiregyháza—Maté-Szalkaer E.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschnittl. Betriebs-Länge im Monate April 1893	1892	Im Monate April 1893 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monate April 1893: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1892: im Ganzen	pro Kilom.	Differenz per Kilom. in Percent	Durchschnittliche Betriebs-Länge vom 1. Jänner bis 30. April 1893	1892
	Kilometer		Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Kilometer	
Petroszény-Lupény Localb.	18	. . .	2.100	3.400	800	4.400	5.200	289	. . . .	. . .	. . .	18	. . .
Puszta Tenyö—Kun-Szt. Márton	35	35	5.000	1.550	2.500	2.300	4.800	137	7.083	203	− 32·5	35	35
Ruma-Vrdnik Localbahn	18	18	500	1.150	150	2.250	2.400	133	1.949	108	+ 23·1	18	18
Somogy-Szobb-Bárcser Bahn	47	47	5.200	700	2.600	1.000	3.600	77	3.515	75	+ 2·7	47	47
Steinamanger-Pinkafeld Localb.	53	53	12.200	2.950	6.100	5.900	12.000	226	11.322	214	+ 5·6	53	53
Száthmar-Nagybányaer L.-B.	60	60	5.500	5.500	5.000	11.000	16.000	266	13.333	222	+ 19·8	60	60
Szekler Bahn	39	39	5.000	2.000	2 500	3.000	5.500	141	4.012	103	+ 36·9	39	39
Szilágyságer Eisenbahn	107	107	5.550	3.150	5.000	6.300	11.300	106	11.712	110	− 4·0	107	107
Taraczthal-Bahn	32	32	700	1.350	300	2.700	3.000	94	3.170	99	− 5·1	32	32
Torontaler Localbahnen	109	109	15.600	8.200	8.600	16.400	25.000	229	22.585	207	+ 10·6	109	109
Ujszász-Jászapáther Eisenbahn	32	32	3.150	2.650	1.900	2.700	4.600	144	3.649	114	+ 26·3	32	32
Vinkovce-Brcska Bahn	50	50	2.750	7.900	3.300	8.700	12.000	240	6.949	139	+ 72·7	50	50
Warasdin-Golubovecer Localb.	37	37	2.100	300	1.000	450	1.450	39	1.037	28	+ 39·3	37	37
Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)	297	297	31.000	7.250	15.500	14.500	30.000	101	33.782	114	− 11·4	297	297
Zagorianer Bahn	116	116	23.900	5.900	11.900	11.800	23.700	204	23.199	200	+ 2·0	116	116
II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.													
Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungar. Strecken	384	381	92.307	145.727	51.019	264.150	315.169	821	323.622	843	− 2·7	384	379
Mohács-Fünfkirchner Bahn	67·6	67·6	5.588	15.170	2.558	45.481	48.039	711	70.167	1.038	− 31·5	67·6	67·6
Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.	118	118	44.908	34.900	15.115	53.970	69.085	585	59.451	503	+ 16·3	118	118
Südbahn-Gesellschaft ungar. Linien	703	703	173.358	218.290	150.189	511.063	661.252	941	574 298	817	+ 15·2	703	703
Selbstständige Localbahnen:													
Arader u. Csanáder vereinigte E.	325	325	44.432	57.950	27.870	71.450	99.320	306	80.290	247	+ 23·9	325	325
Belisče-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn	38·3	38·3	674	9.273	242	9.325	9.567	250	8.903	232	+ 7·8	38·3	38·3
Bárcs-Pakracer Eisenbahn	123	123	6.287	12.246	6.245	26.405	32.650	265	33.561	273	− 2·9	123	123
Budapester Localbahnen	42·2	42·2	110.686	1.078	16.707	1.078	17.785	421	15.357	364	+ 15·7	42·2	42·2
Budapest-Szt. Lörincz Eisenbahn	8	8	35.147	1.954	3.797	990	4.787	598	4.434	554	+ 7·9	8	8
Gölnitzthal-Bahn	33	33	2.855	12.698	714	14.665	15.379	466	16.529	501	− 7·0	33	33
Güns-Steinamanger Vicinalbahn	17	17	7.347	844	1.884	1.329	3.213	189	3.197	188	+ 0·5	17	17
Haraszti-Ráczkeve Localbahn	27	. . .	5.237	441	1.667	369	2.036	76	. . . .	. . .	. . .	27	. . .
Holicz-Gödinger Localbahn	3·4	3·4	1.651	655	206	482	688	202	912	268	− 24·7	3·4	3·4
Kesmárk—Szepes-Béla Localb.	9	. . .	1.760	1.422	418	495	913	101	. . . .	. . .	. . .	9	. . .
Keszthély—Balaton-Szt. György	10	10	2.815	2.272	917	2.693	3.610	361	2.290	229	+ 57·6	10	10
Löcsethalbahn	13	. . .	3.274	720	1.156	1.512	2.668	205	. . . .	. . .	. . .	13	. . .
Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.	60·6	58·8	7.256	11.572	1.447	14.004	15.451	255	12.547	214	+ 19·2	60·6	58·8
Poprádthalbahn	14	14	4.941	3.518	1.317	2.774	4.091	292	4.030	288	+ 1·4	14	14
Szamosthalbahn	222	222	30.260	8.917	20.908	20.213	41.121	185	38.784	175	+ 5·7	222	222
Térrét-Kowásznaer Bahn	5·8	. . .	83	3.091	15	900	915	157	. . . .	. . .	. . .	5·8	. . .
Summe	12.248	12.082	3,381.246	1,783.910	2,048.678	5,164.894	7,213.572	589	6,972.853	577	+ 2·1	12.248	12.082
Recapitulation.													
Summe der österr. Eisenbahnen	15.754	15.647	7,503.276	5,895.009	4,171.883	13,169.635	17,341.518	1.101	16,301.819	1.042	+ 5·7	15.754	15.647
Summe der ungar. Eisenbahnen	12.248	12.082	3,381.246	1,783 910	2,048.678	5,161.894	7,213.572	589	6,972.853	577	+ 2·1	12.248	12.082
Hauptsumme	28.002	27.729	10,884.522	7,678.919	6,220.561	18,334.529	24,555.090	877	23,274.672	839	+ 4·5	28.002	27.729
Oesterreichische													
Achenseebahn *)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Gaisbergbahn in Salzburg *)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
Kahlenbergbahn (System Rigi)	5·5	5·5	17.678	. . .	6.554	. . .	6.554	1.192	3.384	615	+ 93·8	. . .	. . .
Bosnische und													
K. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin **)	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .
K. und k. Bosna-Bahn	269	269	23 371	17.073	24.983	65.339	90.322	336	76.093	283	+ 18·7	269	269
Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen:													
Doboj-Simin Han	67	67	5.838	7.808	2.533	9.063	11.596	173	10.451	156	+ 10·9	67	67
Metkovic-Mostar-Sarajevo	178	178	13.921	4.835	6.999	18.025	25.024	141	26.638	149	− 5·4	178	178

*) Der Betrieb bleibt bis zum Eintritte der günstigeren Jahreszeit sistirt.
**) Für den Monat April ist bis zur Drucklegung kein Ausweis eingelangt.

Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis 30. April 1893: für Personen und Gepäck	1893: für Güter	1893: im Ganzen	1893: per Kilom.	1892: für Personen und Gepäck	1892: für Güter	1892: im Ganzen	1892: per Kilom.	Differz. per Kilom. in Percent	Oder per Jahr und km gerechnet nach nebigen Ergebnissen der abgelaufenen 4 Monate: 1893	1892	Wiederholung des Namens der Eisenbahnen
Gulden				Gulden					Gulden		
2.650	14.450	17.100	950	. . . .	. . . . .	. . . . .	. .	. . .	2.850	. . .	Petroszény-Lupény Localbahn
8.450	11.350	19.800	566	12.250	14 398	26.648	762	— 55·7	1 698	2.286	Puszta Tenyö—Kun - Szt. Marton
625	11.275	11.900	661	471	8.476	8 947	496	+ 33·4	1.983	1.488	Ruma-Vrdnik Localbahn
8.300	6 800	15.100	321	10.282	5.032	15.314	326	— 1·5	963	978	Somogy-Szobb-Bárcser Bahn
19.800	20.400	40.200	759	19.904	19.688	39.592	747	+ 1·6	2.277	2.241	Steinamanger-Pinkafeld Localb.
17.000	41.800	58.800	980	14.046	38.922	52.968	883	+ 10·9	2.940	2.649	Száthmar-Nagybányaer Localb.
9.100	8.200	17.300	444	7.614	6 228	13.842	355	+ 25.0	1.332	1.065	Székler Bahn
18.150	23.350	41.500	388	18.949	20.536	39.485	369	+ 5·2	1.164	1.107	Szilágyságer Eisenbahn
980	4.520	5.500	172	1,002	10.088	11.090	347	— 50·4	516	1.041	Taraczthal-Bahn
31.100	40.300	71.400	655	31.325	35.440	66.765	613	+ 6·9	1.965	1.839	Torontaler Localbahnen
6.950	10.850	17.800	556	8,934	6 501	15·435	483	+ 15·1	1.668	1.449	Ujszász-Jászapáther Vic.-Bahn
11.100	28.200	39.300	786	9.601	20.193	29.794	596	+ 31·9	2.358	1.788	Vinkovce-Brcskaer Bahn
3.250	2.000	5 250	142	2.117	1.416	3.533	95	+ 49·5	426	285	Warasdin-Golubovecer Localb.
56.700	76.800	133.500	449	61.160	57.275	118.435	399	+ 12 5	1.347	1.197	Westungar. Localbahnen (Transdanub. Vicinalb.-Act.-Ges.)
38.200	41.500	79 700	687	35.395	39.542	74.937	646	+ 6·3	2.061	1.938	Zagorianer Bahn
											II. Privatbahnen in eigener Verwaltung.
166.768	1,124.143	1,290.911	3.362	170.944	1,147.899	1,318.843	3.480	— 3·4	10.086	10.440	Kaschau-Oderberger Eisenbahn ungarische Strecken
7.233	125.665	132.898	1.966	5.128	259.420	264.548	3.913	— 49·8	5.898	11.739	Mohács-Fünfkirchner Bahn
50.911	207.651	258.562	2.191	48.777	183.262	232.039	1.966	+ 11·4	6 573	5.898	Raab-Oedenburg-Ebenfurther B.
468.098	1,754.631	2,222.729	3.162	443.126	1,543.802	1,986.928	2.826	+ 11·9	9.486	8.478	Südbahn-Gesellschaft ungarische Linien
											Selbstständige Localbahnen:
100.270	260.250	360.520	1.109	102.320	186.450	288.770	888	+ 24·9	3 327	2.664	Arader u. Csánader vereinigte E.
865	35.311	36.176	944	959	34.827	35.786	934	+ 1·1	2.832	2.802	Belišće-Kapelna (Slavon. Drauth.) Vicinalbahn
19.195	101.910	121.105	985	20.446	103.064	123.510	1.004	— 1·9	2.955	3.012	Bárcs-Pakracer Eisenbahn
52.374	3.838	56.212	1.332	43.832	3.402	47.234	1.120	+ 18·8	3.996	3.360	Budapester Localbahnen
12.047	4·162	16.209	2 026	10 464	4.066	14.530	1.816	+ 11·6	6.078	5.448	Budapest-Szt.-Lörincz Eisenb.
2.763	55.924	58.687	1.778	2.242	46.316	48.558	1.471	+ 20·9	5.334	4.413	Gölnitzthal-Bahn
5.922	4.169	10.091	594	6.183	4.810	10.993	647	— 8·2	1.782	1.941	Güns-Steinamanger Vicinalbahn.
4.410	1.168	5.578	206	. . . .	. . . . .	. . . . .	. .	. . .	618	. . .	Haraszti-Ráczkeve Localbahn
686	2.128	2.814	828	798	1.784	2.582	759	+ 9·1	2.484	2.277	Holics-Gödinger Localbahn
1.314	1.688	3.002	334	. . . .	. . . . .	. . . . .	. .	. . .	1.002	. . .	Késmárk—Szepes-Béla Localb.
2.817	6.909	9.726	973	3.386	4.434	7.820	782	+ 24·4	2.919	2.346	Keszthély-Balaton Szt. György Lb.
3.654	3.137	6.791	522	. . . .	. . . . .	. . . . .	. .	. . .	1.566	. . .	Löcsethalbahn
4 532	57.566	62.098	1.024	3.197	54.754	57.951	986	+ 3·9	3.072	2.958	Marmaroser Salzbahn-Act.-Ges.
4.361	10.783	15.144	1.081	4.111	10,074	14.185	1.013	+ 6·7	3.243	3.039	Poprádthalbahn
67.049	95.022	162.071	730	66.012	84.302	150.314	677	+ 7·8	2.190	2.031	Számosthalbahn
43	3.600	3.643	628	. . . .	. . . . .	. . . . .	. .	. . .	1.884	. . .	Terret-Kowacsnaer Bahn
5,683.581	21,390.018	28,073 599	2.292	6,614.693	21,004.082	27,618.775	2.286	+ 0·3	6.876	6.858	Summe
											Recapitulation.
.005.328	52,686.943	65,692.271	4.170	12,717.029	49,220.345	61,937.374	3.958	+ 5·4	12.510	11.874	Summe der österr. Eisenbahnen
,683.581	21,390.018	28.073.599	2.292	6,614.693	21,004.082	27,618.775	2.286	+ 0·3	6.876	6.858	Summe der ungar. Eisenbahnen
,688.909	74,076.961	93,765.870	3.349	19,331.722	70,224.427	89,556.149	3.230	+ 3·7	10.047	9.690	Hauptsumme

Zahnradbahnen.

. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. .	. . .	. . .	. . .	Achenseebahn
. . . .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .	. . . . .	. . . . .	. .	. . .	. . .	. . .	Gaisbergbahn in Salzburg
7.885	. . . . .	7.885	. . .	5.155	. . . . .	5.155	. .	. . .	. . .	. . .	Kahlenbergbahn (System Rigi)

Herzegowinaer Eisenbahnen.

. . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	. . . .	. . .	K. u. k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin
74.836	262.807	337.643	1.255	63.547	198.323	261.870	973	+ 29·0	3.765	2.919	K. u. k. Bosna-Bahn
											Bosn.-Herzegow. Staatsbahnen
8.353	35.217	43.570	650	8.707	28.005	36.712	548	+ 18·7	1.950	1.644	Doboj—Simin-Han
22.149	74.075	95.224	541	21.210	67.926	89.136	500	+ 8·2	1.620	1.500	Metković-Serajevo

Südbahn-Gesellschaft. Der Monat April 1893 weist im Vergleiche zu demselben Monate des Vorjahres auf den gesammten Linien der Südbahn eine Mehreinnahme von fl. 484.712 aus; davon entfällt auf den Personenverkehr ein Plus von fl. 81.503 und auf den Frachtenverkehr ein solches von fl. 403.209.

Die im Personenverkehre erzielte Mehreinnahme ist auf das günstige Osterwetter zurückzuführen.

Die Mehreinnahmen in dem Frachtenverkehre wurden durch die anhaltend rege Verkehrsbewegung in höher tarifirenden Artikeln, welche auf längere Distanzen, hauptsächlich von und nach den Adria-Häfen zur Beförderung gelangten, und durch die in letzterer Zeit etwas steigende Tendenz des Getreideexportes hervorgerufen.

Von den Local- und Pachtbahnen erzielten die Wien — Pottendorf — Wr.-Neustädter Bahn, ferner die Localbahnen Spielfeld-Radkersburg und Radkersburg-Luttenberg, sowie die Vicinalbahn Güns-Steinamanger schliessliche Mehreinnahmen.

Die Leoben-Vordernberger, Graz-Köflacher und Bárcs-Pakraczer Bahn, sowie die Localbahn Cilli-Wöllan schlossen im Frachtenverkehre mit Ausfällen ab, was als eine weitere Nachwirkung der bereits im früheren Monatsberichte besprochenen Ursachen anzusehen ist.

Die Localbahnen Liesing-Kaltenleutgeben und Mödling-Hinterbrühl weisen eine Mehreinnahme von fl. 1029, resp. fl. 87 aus.

Die ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1893 sind auf Grund definitiver Buchungen des Monates Jänner richtig gestellt.

Eisenbahn Wien-Aspang. Für den Monat April 1893 resultirt im Entgegenhalte zu den Ergebnissen des gleichen Monates vom Vorjahre eine Einnahmensteigerung von fl. 2602, wovon fl. 335 den Personen- und fl. 2267 den Güterverkehr betreffen.

Aus der Periode vom 1. Jänner bis 30. April d. J. resultirt aus dem Gesammtverkehre eine Mehreinnahme von fl. 10.684.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Entwicklung der österr. Eisenbahnanlagen. (Uebersicht für das Jahr 1892.) Nach der im Verordnungs-Blatte vom 4. Juni 1892, Nr. 64, pag. 978, veröffentlichten Jahresübersicht pro 1891, waren mit Ende des vorgenannten Jahres 114 km Eisenbahnen im Bau verblieben, welche durchgehends auf Privatbahnen entfielen. Hiezu kamen im Laufe des Jahres 1892: a) an Staatsbahnen: die Secundärbahn Schrambach-Kernhof (26 km) und die Linie Stanislau—Woronienka (96 km); b) Privatbahnen: Theilstrecken der schmalspurigen Salzkammergut-Localbahn u. zw. der Anschluss an die Staatsbahn in Ischl (4 km), die Theilstrecke Strobl—Mondsee—St. Lorenzen (23 km) und die Zahnradbahn auf dem Schafberg (6 km); ferner die Linie Laibach—Gottschee (71 km), die Theilstrecke Grosslupp—Rudolfswert—Straža (62 km) der Unterkrainer Bahnen; dann die schmalspurigen Localbahnen der Steiermärkischen Landesbahnen Pöltschach-Gonobitz (15 km) und Preding-Wieselsdorf-Stainz (11 km); weiters die Verbindungs - Curve der Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zwischen dem Staatsbahnhofe und dem Nordwestbahnhofe in Nimburg (1 km), die Localbahn Wels-Unterrohr der Localbahn-Gesellschaft Wels-Aschach (25 km) und die Localbahn Strakonitz—Winterberg (33 km), zusammen also 122 km, Staats- und 251 km Privatbahnen.

Dem Verkehre wurden in der Zeit vom 1. Jänner bis letzten December 1892 übergeben: die Localbahnen Krasna-Rožnau (10 km) und Troppau-Benisch (31 km) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; die Localbahn Eisenerz-Vordernberg (20 km), das zweite Geleise in der Strecke Königsberg-Maria Kulm—Tirschnitz der Buschtěhrader Bahn (10 km); die Theilstrecke Gojau—Salnau der Linie Budweis—Salnau der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft (39 km); die Steiermärkischen Landesbahnen: Preding-Wieselsdorf-Stainz (11 km), Pöltschach-Gonobitz (15 km), zusammen somit 136 km.

Es verblieben demnach mit Schluss des Jahres 1892 noch 351 km. Staats- und Privatbahnen in Bauausführung und zwar: die Secundärbahn Schrambach-Kernhof (26 km), die Linie Stanislau-Woronienka (96 km), der Staatsbahnen; der Anschluss an die Staatsbahn in Ischl (4 km), die Theilstrecke Strobl—Mondsee—St. Lorenzen (23 km), die Zahnradbahn auf dem Schafberg (6 km) der Salzkammergut-Localbahnen; die Strecke Laibach—Grosslupp mit Abzweigung von Grosslupp nach Gottschee (71 km) und Grosslupp—Rudolfswert—Straža (62 km) der Unterkrainer Bahnen; die Verbindungscurve der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Nimburg (1 km); die Localbahn Wels-Unterrohr der Localbahn-Gesellschaft Wels-Aschach (25 km); die Localbahn Strakonitz-Winterberg (33 km); das zweite Geleise in der Strecke Wilfleinsdorf—Bruck a/L. der Linie Wien—Bruck a/L. der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (3 km); das zweite Geleise in der Strecke Tetschen—Laube der Linie Wien—Tetschen der Oesterr. Nordwestbahn (1 km).

An Stationen und Haltestellen wurden mit der Betriebseröffnung dem Verkehr übergeben: Auf der Localbahn Krasna-Rožnau: die Stationen Zaschau, Rožnau und die Haltestestellen Krachowetz, Stritesch und Zubři; auf der Localbahn Troppau-Benisch: die Stationen Mladetzko, Eckersdorf, Freihermersdorf, Benisch und die Haltestellen Ottendorf, Stablowitz, Schönstein und Leitersdorf-Oelhütten; auf der Localbahn Eisenerz-Vordernberg: die Stationen Erzberg, Prebichl, Vordernberg-Rathhaus, die Betriebsausweiche Glaslbremse, die Verladestelle Krumpenthal und die Abladestelle Schönauhalde, auf der Theilstrecke Goja—Salnau der Linie Budweis—Salnau: die Stationen Höritz, Stein-Irresdorf, Neustift-Quitosching, Schwarzbach-Stuben, Stögenwald, Oberplan, Salnau und die Haltestellen: Nespading und Honetschlag; auf der Localbahn Preding-Wieselsdorf—Stainz: die Station Stainz und die Haltestellen Kraubath bei Stainz und Herbersdorf; auf der Localbahn Pöltschach-Gonobitz: die Stationen Heiligengeist, Gattersdorf, Gonobitz, dann die Haltestellen Unter-Lasche und Plankenstein.

I. Für den Gesammtverkehr wurden erweitert:

A) Auf den Staatsbahnen und den im Staatsbetriebe stehenden Bahnen: die früher nur für den Personen- und Gepäckverkehr bestimmte Haltestelle Allensteig zwischen den Stationen Göpfritz-Gross-Siegharts und Schwarzenau-Zwettl der Linie Wien—Eger, die Haltestellen Roitham und Oberweis der Linie Lambach—Gmunden; Tullnerbach der Linie Wien—Salzburg; Slawsko zwischen den Stationen Tuchla und Lawoczne, Hrebenow zwischen den Stationen Skole und Tuchla der Linie Lemberg—Stryi—Lawoczne.

B) Auf Privatbahnen: die Stationen Tschernhausen zwischen den Stationen Weigsdorf und Seidenberg der Linie Josefstadt—Seidenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn; Praskowic zwischen den Stationen Lobositz und Salesel der Linie Wien—Prag—Bodenbach der Staatseisenbahn-Gesellschaft.

II. Für den Verkehr von Wagenladungsgütern wurden eröffnet: Auf den Staatsbahnen die Station Klaj zwischen den Stationen Podleže und Bochnia der Linie Krakau—Lemberg.

III. An neuen Haltestellen wurden errichtet:

A) Auf den Staatsbahnen und den im Staatsbetrieb stehenden Linien: Für den Personen- und Gepäcksverkehr: Dabar zwischen der Station Perkovic-Slivno und der Haltestelle Verbolje der Flügelbahn Perkovic-Slivno-Sebenico; Wodniki zwischen den Stationen Halicz und Jezupol der Lemberg-Czernowitzer Bahn; Bruck am Hammer zwischen den Stationen Josefihütte und Plan-Tachau der Linie Gmünd—Eger; Novacco zwischen den Stationen Cerovglie und Mitterburg-Pisino der Linie Divacca-Pola; St. Martin-Sittich zwischen den Stationen Glanegg und Feldkirchen der Linie St. Michael—Villach; Presekareny zwischen den Stationen Hliboka und Karapcziu am Sereth der Linie Hliboka—Berhometh der Bukowinaer Localbahnen; Engelhof der Linie Lambach—Gmunden.

B) Auf den Privatbahnen:

a) für den Personen- und Gepäcksverkehr: Stachenwald zwischen den Stationen Seitendorf und Fulnek der Localbahn Zauchtl-Fulnek; Woiskowitz-Bukowitz zwischen den Stationen Dobrau und Hnojnik der Linie Kojetein—Bielitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; Kosten-Staditz zwischen den Stationen Tschochau-Hlinai und Türmitz der Linie Türmitz—Biliu der Aussig-Teplitzer Bahn; Heinersdorf zwischen den Stationen Reichenberg und Langenbruck der Linie Josefstadt—Jaroměř—Seidenberg der Süddeutschen Verbindungsbahn; Wlkanetsch zwischen den Stationen Leschtina und Goltsch-Jenikau der Linie Wien-Tetschen der Oesterr. Nordwestbahn;

b) für den Personen- und beschränkten Gepäcksverkehr: Abtissendorf zwischen den Stationen Loitsch und Rakek der Linie Wien—Triest der Südbahn;

c) für den Personenverkehr allein: Praskoles zwischen den Stationen Zditz und Hořowitz der Böhmischen Westbahn; Mauth zwischen den Stationen Zbirow und Holubkau derselben Bahn; Seifersdorf zwischen der Haltestelle Braunsdorf und der Station Erbersdorf der Mährisch-schlesischen Centralbahn; Mühledt zwischen der Station Oepping und der Haltestelle Schlägl der Mühlkreisbahn;

d) für den Verkehr von Frachtgütern in ganzen Wagenladungen eingerichtet wurden die Haltestellen der Kaiser Ferdinands - Nordbahn: Schönstein zwischen den Haltestellen Stablowitz und Leitersdorf-Oelhütten der Localbahn Troppau - Bennisch; Dielhau zwischen den Stationen Schönbrunn und Freiheitau der Linie Schönbrunn—Troppau; Roketnitz zwischen den Stationen Prerau und Brodek der Linie Prerau—Olmütz; Mierowitz a. d. H. zwischen der Haltestelle Niemschitz und der Station Kojetein der Linie Brünn—Prerau; Lowieschitz zwischen der Station Prerau und der Haltestelle Wežek-Bochow derselben Linie.

Böhmische Nordbahn. (Schleppgeleise vom Bahnhofe in Kralup zur dortigen Theerproducten-Fabrik des Josef Brdlik: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Schlan hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Errichtung eines Schleppgeleises vom Bahnhofe Kralup zur dortigen Theerproducten-Fabrik des Josef Brdlik für den 6. Juni anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft.
[G.-I.-Z. 10.324 und 10.702.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 23., 24. und 28. März fanden im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeilichen Prüfungen der sechs nachbezeichneten, für die Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmten Lastzugs-Maschinen mit Schlepptender, welche sämmtlich der Kategorie III/c angehören, mit anstandslosem Ergebnisse statt. Die Locomotiven besitzen die Inventarsnummern 5711, bezw. 5718, 5719, 5720, 5721 und 5901, und die Fabrikationsnummern 3635, bezw. 854, 855, 856, 857, 3636. Die mit den Inventarsnummern 5711 und 5721 bezeichneten Maschinen sind in der Locomotivfabrik zu Wr.-Neustadt, die übrigen vier Maschinen in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf erbaut. Laut Certificat haben die Kessel der vorbezeichneten Maschinen die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Sämmtliche sechs Locomotiven sind gleichartig nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 12. November genehmigten Typenplänen gebaut. Dieselben besitzen im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Die erste, zweite und dritte sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben horizontale aussenliegende Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist innenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Kessel sind mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive noch versehen mit variablem Blasrohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Friedmann, einfachem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Rose, Vacuumbremse, Tenderspindelbremse, ferner Dampfheizung und Geschwindigkeitsmesser nach Hanshälter. Die Spurweite dieser sechs Maschinen ist die normale. Das Totalgewicht jeder dieser Maschinen in ausgerüstetem Zustande beträgt 41·5 t und die concessionirte Dampfspannung derselben 11 Atmosphären. Die Probefahrten mit diesen Maschinen wurden an den Eingangs bezeichneten Tagen auf der 11·9 km langen Strecke der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Wien—Purkersdorf unternommen und hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 61, bezw. 65 und 66 km per Stunde und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 33, bezw. 35 und 38 km per Stunde erreicht. Mit Rücksicht auf das nach jeder Richtung befriedigende Ergebniss dieser Probefahrten nahm die Commission keinen Anstand, die vorbeschriebenen sechs Lastzugs-Maschinen dem öffentlichen Verkehre auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zu übergeben.
[Z. 27.627.]

Nachrichten aus Ungarn.

Raab - Ebenfurther Eisenbahn - Actiengesellschaft. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 11. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Eugen Kunz die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Raab-Ebenfurther Eisenbahn-Actiengesellschaft statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74 ex 1892). Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureaus, gelangte der Bericht der Direction über deren Gestion im Betriebsjahre 1892 zur Verlesung. Nach Kenntnissnahme und Genehmigung desselben wurden die Rechnungsabschlüsse gleichfalls genehmigt und über den Gewinn von fl. 67.855·75 derart verfügt, dass zur Einlösung des Actiencoupons mit je fl. 1 fl. 37.528, zur Dotirung des Reservefonds fl. 3392·79, zur Dotirung des Sparfonds fl. 26.935·06 verwendet werden. (Der Gewinn ist das Resultat, welches nach Bestreitung von fl. 353.471·84 für Zinsen und Amortisation erübrigt, indem der Ueberschuss fl. 421.327·69 ausmacht.) Auf Neuinvestitionen sind neuerdings fl. 98.872·44 verausgabt und steht von dem Prioritätsanlehen vom Jahre 1890 (eine Million Gulden) nur mehr ein Nominalbetrag von fl. 178.184·49 zur Verfügung. Die Verwerthung noch unbegebener 3000 Stück Prioritäts-Obligationen soll in diesem Jahre erfolgen. Auf den Kilometer entfallen fl. 7150 Einnahmen, fl. 3609 Ausgaben, fl. 3541 Ueberschuss. — In die Direction wurde Edmund Simon, Vicegespan des Oedenburger Comitates, neugewählt; der Aufsichtsrath wurde mit Acclamation wiedergewählt.

Schiffahrt.

Erste Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft. (Geschäftsbericht und Bilanz 1892. Generalversammlung 1893.) Dem Geschäftsberichte der Gesellschaft für das vergangene Jahr ist zu entnehmen, dass, obwohl die Eröffnung der Schiffahrt um einen vollen Monat früher und deren Einstellung nur um ungefähr eine Woche früher als 1891 erfolgte, die Betriebsdauer somit um 3 Wochen länger währte, obwohl ferners die Wasserstände während des grössten Theiles des Jahres keine ungünstigen waren, sowohl der Personenverkehr, als die tonnenkilometrische Leistung im Frachtendienste gegen die entsprechenden Ziffern im Vorjahre zurückblieben. Erschwerend wirkten namentlich die Quarantäne-Massregeln, durch welche sich die Uferstaaten der unteren Donau schrittweisse untereinander und theilweise auch gegen die Monarchie absperrten. Die Gesellschaft wurde dadurch genöthigt, an Stelle der directen, beide Ufer bedienende Linie Orsova—Galatz besondere bulgarische, serbische und rumänische Streckenfahrten einzuleiten, welche bei Vermehrung der Betriebskosten eine namhafte Verringerung der Einnahmen zur Folge hatten. Auch in Ungarn beeinflusste die in der Hauptstadt und mehreren Uferstädten aufgetretene Seuche den Personenverkehr derartig ungünstig, dass einzelne Linien unterbrochen oder vorzeitig eingestellt werden mussten. Im Frachtendienste aber entzogen die mehrtägigen Observationen, denen sich die Schleppschiffe an den Einbruchstationen der unteren Donau, wie bei der Bergfahrt in Drenkova und Orsova unterwerfen mussten, diese Fahrzeuge dem Verkehre durch mitunter geraume Zeit, ein Nachtheil, der umso empfindlicher zur Geltung kam, als er gerade in die Zeit einer lebhafteren Gestaltung des Getreideverkehres fiel.

Besser gestaltete sich der sonstige Güterverkehr, wenngleich auch hier der Transport einzelner Massenartikel, so von Pflaumen aus Bosnien und Serbien, von Holz aus den Savegegenden etwas zurückging. Insbesondere der Stückgüterverkehr von Regensburg und Wien zu Thal weist einen erfreulichen Aufschwung auf.

Weisen die Einnahmen aus dem Personenverkehre einen Rückgang von 159.813 fl. 18 kr., jene aus der Güterbeförderung eine Abnahme von 136.330 fl. 60 kr. auf, so zeigen andererseits

die Eingänge aus der Remorquirung fremder Schiffe ein Plus von 74.725 fl. 22 kr., welches theils der erhöhten Leistung der Zugdampfer, hauptsächlich aber der erhöhten Inanspruchnahme der Touagekette zuzuschreiben ist. Die Verminderung der Transport-Einnahmen beziffert sich daher mit 226.428 fl. 86 kr., denen aber eine Vermehrung der aus dem Schiffahrtsbetriebe resultirenden sonstigen Einnahmen per 50.110 fl. 81 kr. gegenübersteht, so dass das Totale der Einnahmen dieses Dienstes im Vergleiche mit dem Vorjahre nur um 176.318 fl. 5 kr. zurückgeblieben ist. Dagegen belaufen sich die im Ausgabenconto des Schiffahrtsdienstes 1892 erzielten Ersparnisse auf 1,216.584 fl. 75 kr., wovon auf allgemeine Verwaltungsspesen 19.273 fl. 55 kr., auf den Schiffsdienst 884.236 fl. 59 kr., auf den Stationsdienst 174.790 fl. 90 kr. und auf die sonstige Regie 138.283 fl. 71 kr. entfallen. Das Mindererforderniss für die Werthabschreibungen per 219.544 fl. 46 kr. hinzugerechnet, ergibt sich eine Ausgabenverringerung um 1,436.129 fl. 21 kr. und sonach abzüglich der Ausgaben und Werthabschreibungen ein Reinerträgniss des Schiffahrtsdienstes per 601.326 fl. 89 kr., was gegenüber dem Jahre 1891 eine Besserung um 1,259.811 fl. 16 kr. bedeutet.

Im Betriebe der Eisenbahn Mohacs - Fünfkirchen verringerten sich die Transport - Einnahmen durch Uebertragung der über die Péage-Strecke Üszög—Villany geleiteten Transitverkehre an die Ungar. Staatsbahnen um 121.325 fl. 79 kr., wogegen die sonstigen Einnahmen, in denen die von den genannten Bahnen vergüteten Péage-Gebühren enthalten sind, eine Steigerung um 138.571 fl. 96 kr. aufweisen. Im Ganzen haben sich daher die Einnahmen um 17.246 fl. 17 kr. vermehrt, die Ausgaben aber um 76.560 fl. 11 kr. vermindert, resultirt sonach ein Mehrertrag der Eisenbahn um 67.560 fl. 11 kr.

Im Bergwerksbetriebe ist, hauptsächlich durch Verminderung der Gestehungskosten eine Zunahme des Reinerträgnisses um 72.647 fl. 10 kr. zu verzeichnen.

In den übrigen Posten des General-Gewinn- und Verlust-Conto ist beim Titel „Conto-Corrent-Zinsen eine Besserung um 60.102 fl. 88 kr. aufzuweisen, indem den Passivzinsen des Vorjahres per 46.423 fl. 54 kr., Activzinsen im Betrage von 13.759 fl. 34 kr. gegenüberstehen. Die Zinsen der gesellschaftlichen Anlehen verminderten sich um 13.763 fl. 51 kr. Dagegen erhöhte sich das der Fünfkirchen-Barcser Bahn gezahlte Pönale um 12.688 fl. 57 kr. und der Beitrag zum Pensionsfonde der Angestellten um 97.069 fl. 81 kr.

Es weist demnach der Abschluss des General-Gewinn- und Verlust - Conto 1892 ein Reinerträgniss von 671.432 fl. 53 kr., gegenüber einem Ausfalle von 701.773 fl. 85 kr. im Vorjahre aus, was eine Besserung um 1,373.206 fl. 38 kr. bedeutet. Da dieser Gewinn vom Verlustvortrage der Vorjahre abgeschrieben wurde, erscheint Letzterer von 2,908.960 fl. 14 kr. auf 2,237.527 fl. 61 kr. herabgemindert.

Die Schiffahrt selbst dauerte im Berichtsjahre vom 14. Februar bis zum 10. December, somit durch 301 (+ 22) Tage. Die Länge der Betriebslinien verminderte sich im Personendienste durch Auflassung der Passagierfahrten auf der Savestrecke Sissek – Siekovatz (226 km) auf 4391 km, im Frachtendienste durch Nichtbefahrung der Theiss von Szolnok bis Csege und des Pruth von Giurgiulesti bis zur Mündung (157 km) auf 5480 km. Gelandet wurde an 316 (+ 14) Stationen. An 160 (— 3) dieser Stationen functionirten ständige Agentien, u. zw. an 137 gesellschaftliche Beamte, an 23 Provisionsagenten.

Der Schiffspark bestand aus 189 (— 1) Dampfern mit 16.548 (— 334) nominellen und und 72.112 (— 475) indicirten Pferdekräften und aus 766 (— 3) Schleppbooten mit einer Gesammt-Tragfähigkeit von 280.624 (+ 3618) Tonnen. Unter den Dampfern waren 156 Raddampfer, 25 Schraubendampfer und 8 Kettenschiffe, unter den Schleppbooten 706 Waarenboote und 60 Lichterboote, u. zw. 5 Waarenboote zu 82 Waggonladungen, 2 Waarenboote zu 74 Waggonladungen, 10 Waarenboote zu 70 Waggonladungen, 78 Waarenboote zu 65 Waggonladungen, 6 Waarenboote zu 58 Waggonladungen, 40 Waarenboote zu 53 Waggonladungen, 25 Waarenboote zu 32 Waggonladungen, 7 Oberbau - Waarenboote I. Classe, 7 Oberbau - Waarenboote III. Classe, 10 Waarenboote I. Classe, 54 Waarenboote II. Classe, 321 Waarenboote III. Classe, 65 Waarenboote IV. Classe, 52 Waarenboote V. Classe und 24 Waarenboote VI. Classe. Ausserdem besitzt die Gesellschaft 4 Dampfbaggermaschinen, 1 Dampfbaggerkrahn, 2 Fruchtelevatoren und 4 schwimmende Dampfkrahne.

Die Leistungen des Schiffsparkes betreffend, so legten die Dampfboote in 337.993 Fahrstunden 3,283.397 km, die eisernen Waarenboote einschliesslich der Lichterboote 4,124.688 km und die hölzernen Transportschiffe 10.960 km zurück. Die Anzahl der geschleppten fremden Fahrzeuge betrug 3886, die von den Letzteren im Schlepptau zurückgelegte Wegstrecke 620.075 km. Die Gesammtleistung der gesellschaftlichen Remorqueure erreichte 4,755.723 (661.761) Schleppboot-Kilometer. An Personen wurden befördert 3,271.352 (— 102.055), darunter im Postschiff- und Seedienst 663.602, auf der Localstrecke Stein—Grein 40.720, im Wiener Donau-Canale 110.918, auf der Localstrecke Wien—Pressburg 48.310. An Gütern gelangten 1,830.374 (— 152.364) Tonnen zur Verschiffung, davon 1,002.575 (— 166.874) t Kaufmannsgüter, 669.681 (+ 4139) t Körnerfrüchte, 158.118 (+ 10.371) t Regiekohle. Zugenommen hat der Verkehr hauptsächlich in Papier, Fastage, Fetten, Mineralwässern, Gerbstoffen, Nutz- und Brennholz, Steinkohle, gedörrtem Obste, Tabak und Zucker abgenommen. Dagegen namentlich in Abfällen, Cement, Eisen, Stahl, Petroleum, Wein, Bier, Glaswaaren, Steinen und Ziegeln, Fellen und Häuten.

Bezüglich der Fahrstrasse constatirt der Bericht, dass deren Zustand im Gegenstandsjahre dank dem günstigen Wasserstande, sowie der fortschreitenden Regulirungsbauten ein ziemlich guter war. Die Räumung der Felsenpassage zwischen Passau und Hofkirchen, die Regulirungsarbeiten am Greiner Struden, auf der Strecke Theben—Radvany und bei den Katarakten nahmen ihren ungestörten Fortgang. Ebenso sind der Schifffahrt durch Fertigstellung der aus Stein und Eisen construirten Brücken bei Donaustauf und Komorn Erleichterungen erwachsen. Zur Verbesserung des Fahrwassers wurde auf der Donau in Ober- und Niederösterreich und Ungarn, sowie auf der Drau mit Rechenbaggern 174 (— 281) Arbeitstage aufgewendet und von den Kosten dieser Baggerungen die auf die österr. Strecke entfallende Quote vergütet. Mit Eimerbaggern wurde in Bayern (Regensburg, Stauf, Kiefenholz, Völklwörth), in Oberösterreich (Struden), in Niederösterreich (Ybbs, Korneuburg, Fischahafen), in Ungarn (Altofen, Lygljana, Aossut) an 447 (— 26 $^1/_2$) Tagen gearbeitet und 153.434 m³ Baggergut gehoben. Von den gelegentlich der Donaustromschaufahrt im Jahre 1890 bezeichneten und als Schiffahrtshindernissen bezeichneten Felsen auf der Stromstrecke Passau—Theben wurden im Berichtsjahre abermals einige von den Strombaubehörden entfernt. Ferners besorgt die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der österr. Strecke der Donau gegen eine von der Strombauverwaltung geleistete Pauschalvergütung auch die Vermahlung der Fahrrinne und die Erhebung der geringsten Fahrwassertiefen. Der Tauereibetrieb wurde Dank der im vorausgegangenen Winter bewerkstelligten Hebung, Sichtung und sorgfältigen Reparatur der Kette ziemlich anstandslos aufrecht erhalten.

Die Zahl der grösseren Havarien ist Dank der Verbesserung der Fahrrinne, der von der Gesellschaft getroffenen Massnahmen, wie der eifrigen Mitwirkung des Personales und der günstigen Wasserstandsverhältnisse abermals zurückgegangen. Zu erwähnen sind: die Beschädigung des Waarenbootes Nr. 347 im Tau des Dampfers Galatz am 18. Jänner auf dem Katarakte Pachtalia in Folge Wechselströmung. Es wurde der Schiffboden beschädigt und havarirten 2030 q Frucht; die Havarie des Waarenbootes 6551 im Tau des Dampfers Ipar bei Neu-Ronovce am 17. Februar durch Zusammenfahren des Convoi. Es wurde eine Eisenplatte beschädigt und durch das eindringende Wasser 1400 q Frucht durchnässt; das Leckwerden des Waarenbootes 7010 im Tau des Dampfers „Achilles“ am 20. März bei Czab, wodurch 1192 q Frucht beschädigt wurden; das Leckwerden des Waarenbootes 6505 im Tau des Dampfers „Adler“ am 4. April oberhalb Gönyö durch einen rinnenden Baumstamm, was das Verderben von 1324 q Frucht verursachte; das Austreifen des Waarenbootes 629 im Tau des Dampfers Almas, an der sogenannten Klampfe beim Passieren des Strudens am 11. October. Der Schlepp konnte noch aus der engen Fahrbahn in seichtes Wasser an der Ausmündung des Hössganges gezogen werden, versank aber dortselbst bis zum Decke. Nach Hebung und Entleerung wurde er auf der Werfte wieder hergestellt. 2352 q Ladung, zumeist Eisenwaare, wurden beschädigt; das Anfahren des Dampfers „Raya“ am Pfeiler der Komorner Brücke am 23. October Abends in der Thalfahrt, wobei jedoch der Convoi unbeschädigt blieb; das Lecklaufen des Waarenbootes 361 im Tau des Dampfers „Galaz“ am 11. November bei Monostorszeg kurz nach der Abfahrt vom Ankerplatze, wobei 1300 q Frucht zu Schaden kamen.

Die Werften betreffend, wurden in Altofen zahlreiche bedeutende Reparaturen, sowie mehrere Neubauten ausgeführt. Der mittlere Arbeiterstand betrug 1207 Köpfe, die Zahl der geleisteten Arbeitstage 356.535 (—54.131). Neugebaut wurden 18 eiserne Waarenboote und 1 eisernes Segelboot, umgebaut die Kettendampfer „Ipoly“ und „Sajo“ in Remorqueure, das Vorschiff des Propellers „Apostag“ und 9 eiserne Waarenboote in Pontons

während bei einem Waarenboote mit der Zweitheilung begonnen wurde. Cassirt wurden 8 eiserne Waarenboote, 6 eiserne und 6 hölzerne Pontons, 1 eiserne Werftplätte und das Hinterschiff des Propellers „Apostag". Von Maschinenarbeiten sind insbesondere zu erwähnen: die Vollendung der Compoundirung des Dampfbootes „Bátor", die Compoundirung des Dampfers „Petöfi", die Verbesserung des Maschinensystems des Dampfers „Komárom", die Umgestaltung der Maschine des Propellers „Ordódy" in eine zweicylindrige Compound-Maschine mit Wasserstrahl-Condensator, die Tandemisirung der Reservemaschine Type Braila und deren Umbau in eine Schiffsmaschine mit neuer Coulissensteuerung. In Korneuburg betrug der mittlere Arbeiterstand 184 Köpfe, die Zahl der geleisteten Arbeitstage 58.246 (—8080). Umgebaut wurden 2 eiserne Waarenboote in offene Schleppe, 3 eiserne Waarenboote in Pontons, cassirt 5 hölzerne Pontons. Reparaturen wurden an den Dampfern „Freudenau", „Greifenstein", „Tolna", „Adler", „Esseg", „Flora", Localboot III und VI, „Prater", „Anna", „Baranya", „Zágráb", „Kamp", „Leda", „Traisen", „Traun", „Brood", „Erlaf" und an den Localbooten IV und V ausgeführt. Am Stapel waren 4 Dampfboote, 9 Waarenboote, 6 Landungsobjecte. In Turn-Severin betrug der mittlere Arbeiterstand 134 Köpfe, die Zahl der geleisteten Arbeitstage 43.023 (+ 2399). Neugebaut wurden 20 Stück Waidzillen, cassirt 1 eiserner und 1 hölzerner Ponton, dann eine Passagierbarke. Reparirt wurden 68 Dampfer, 222 Waarenboote, 49 sonstige Fahrzeuge, 11 Landungsobjecte.

Die Generalversammlung der Actionäre der Gesellschaft fand am 13. Mai unter dem Vorsitze des Administrationspräsidenten Sr. Excellenz des Geheimen Rathes und Ministers a. D. Dr. Anton Freiherrn v. Banhans statt. In derselben waren 62 Actionäre erschienen, welche 1110 Actien mit 190 Stimmen vertraten. Von der Verlesung des Geschäftsberichtes wurde abgesehen, der Administration einstimmig das Absolutorium ertheilt und ihr, wie der Direction der Dank für ihre Thätigkeit ausgesprochen. Schliesslich wurden die ausscheidenden Administratoren Hofrath Ferdinand Ritter von Bayer, Ingenieur Jakob Deutsch, Advokat Dr. Max Freiherr von Mayr und Oberbergrath Anton Rücker wiedergewählt.

Die neue Küstenkarte des Adriatischen Meeres. Bis jetzt standen dem Seefahrer für die Navigation an der Ostküste der Adria von österreichischer Seite zweierlei Karten zur Verfügung: die Special- und die Generalkarten. Erstere bieten wohl den Vorzug eines grossen Details, leiden aber an dem Nachtheile, nicht alle im gleichen Massstabe gehalten zu sein und sind so zahlreich (30 Blätter) und kostspielig, dass sie, wenigstens bei der Handelsmarine, nur selten zu finden sind. Die Generalkarte in vier Blättern theilt diese Mängel wohl nicht, ist aber doch wieder zu allgemein, als dass sie für die Navigation in allen Fällen genügen könnte. Somit kann nur eine Karte, deren Massstab zwischen denen der genannten liegt, bei einer nicht zu grossen Zahl der Blätter den Hauptanforderungen entsprechen, nämlich die Lösung allgemeiner Navigationsfragen zu gestatten und genügende Anhaltspunkte zum Anlaufen der Küste und zum Fahren längs derselben zu bieten. Von diesen Erwägungen ausgehend, hat das k. u. k. Hydrographische Amt dem k. u. k. Reichskriegsministerium, Marinesection, den Vorschlag unterbreitet, eine neue Küstenkarte in Mercator's Projection im Massstabe 1 : 180.000 anzufertigen; in diesem Werke sollte die ganze Ostküste der Adria von der italienischen Grenze bis Corfu, und zwar in sieben Blättern dargestellt werden, wodurch die einzelnen Theile noch eine handliche Grösse erhalten; auch sollen der Einzelnheiten wegen die Langseiten aller Karten in die Richtung Nord-Süd fallen und auf jedes Blatt ein genügend grosser Seeraum kommen. Um die wichtigsten Passagen auf einem Blatte ungetheilt zu haben und auch aus anderen Gründen, war es angezeigt, die Blätter ineinander übergreifen zu lassen. Zugleich mit diesen Vorschlägen wurden vom k. u. k. Hydrographischen Amt auch die vorläufigen Constructionsberechnungen eingesendet. Das k. u. k. Reichskriegsministerium ging auf obige Vorschläge ein und ordnete deren Durchführung an.

[„Mittheilungen a. d. Gebiete des Seewesens".]

Petroleum in fester Form als Heizmaterial. Trotz der vielfachen Anläufe, die man genommen hat, um mit Petroleum zu heizen, hat sich eine solche Verwendung dieses Stoffes fast doch nur in den Districten einbürgern können, wo dasselbe aus der Erde quillt. In neuerer Zeit schlägt man jedoch bei den diesfälligen Versuchen eine andere Richtung ein, indem man das Petroleum zu einem festen Körper erstarren macht und ihm somit eine Eigenschaft gibt, deren Mangel bisher seine Verwendung als Heizmaterial zumeist hindernd im Wege stand. Dieses Resultat ist einem Herrn Chenhall zu verdanken, der seine Erfindung auch schon einer Gesellschaft in Westminster zur Verwerthung übergeben hat. Der Vorgang bei Ueberführung des Petroleums in feste Form besteht darin, dass man dem unraffinirten Stoffe vorerst 15 Gewichtspercente gewisser, sehr gut brennbarer Substanzen beimengt. Der Recipient mit diesem Gemenge wird sodann in siedendes Wasser getaucht und dort durch kurze Zeit belassen, damit eine innige Legierung zwischen dem Petroleum und dem Zusatze eintrete. Hierauf wird der Recipient auf einen Ofen gestellt und auf 200—260° C. erhitzt, wobei so lange umgerührt werden muss, bis die Masse erstarrt ist und sich nur mehr als ein fester Teig anfühlt. Nun wird die Masse in entsprechender Form gepresst und kann nach ihrer Erkaltung sofort verwendet werden. Für obige Procedur, die nebenbei bemerkt, gar nicht kostspielig ist, braucht man höchstens eine halbe Stunde; auch ist erwiesen, dass das Petroleum durch die Umwandlung keine Verluste seines kalorischen Effectes und nur 1 Percent Asche zurücklässt. Wie vortheilhaft die Heizung mit festem Petroleum insbesondere für Schiffe im Hinblicke auf deren Ladefähigkeit sein würde, braucht nicht erörtert zu werden.

[„Mittheilungen a. d. Gebiete des Seewesens."]

Italien. (Unterseeisches Boot zu Taucherzwecken.) In Savona ist im vorigen Jahre auf der Werfte der Brüder Migliaro ein neuartiges, vom italienischen Ingenieur Pietro degli Abbati erfundenes submarines Boot vom Stapel gelaufen. Es ist zu Fischerei-, sowie auch zu Taucherzwecken bestimmt und eingerichtet, um werthvolle in die See versunkene Gegenstände zu bergen. Dieses Fahrzeug, das, der ihm zugedachten Verwendung entsprechend, „Andoce" getauft wurde, ist aus Stahl gebaut, von eiförmiger Gestalt und wird durch einen Propeller fortbewegt, welcher mittelst eines Elektromotors getrieben wird; es ist 8·63 m lang, 3·55 m tief, 3·45 m breit, kann auf eine Tiefe von 100 m tauchen und dort durch 6 Stunden verweilen. Die gleiche Kraftquelle, welche die Maschine bewegt, liefert auch die Innen- und Aussenbordbeleuchtung.

[„Mittheilungen a. d. Gebiete des Seewesens."]

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 5. bis zum 11. Juni.)

Adriatischer Dienst.

6. Juni, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

7. „ um 4½ Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Burgstaller, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.

8. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Malta", Capitän A. Nicolich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um 8 Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

9. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Oreste", Capitän E. Radeglia, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.

10. „ um 8 Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

„ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz nach Venedig.

11. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Tibisco", Capitän P. Covacich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

6. Juni, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Juno", Capitän T. Gopcevich, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Anschluss in Smyrna nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Cesmé, Samos und Rhodus.

7. „ am 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Apis", Capitän G. Klausberger, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

9. „ zu Mittag: Dampfer „Euterpe", Capitän G. Nicolich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

10. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Aurora", Capitän T. Rassevich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

21. Juni, um 4 Nachm.: Dampfer „. . . .", Capitän . . . . . ., nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

5. Juni, Dampfer „Helios“, Capitän V. Ratzmann, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXVII. Stückes.) Das am 30. Mai herausgegebene LXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2198: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 21. Mai 1893, Z. 12.961, betreffend die Gestattung des Eintriebes von Weidevieh aus den italienischen Provinzen Verona und Vicenza in die Bezirke Roveredo und Borgo.

Nr. 2199: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 22. Mai 1893, Z. 11.973, betreffend die Bestimmung der Station Videm-Gurkfeld der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern und Schweinen.

Nr. 2200: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 25. Mai 1893, Z. 42.764, betreffend die Ausfuhr von Schweinen aus Galizien.

— (Inhalt des LXIX. Stückes.) Das am 31. Mai herausgegebene LXIX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2201: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 24. Mai 1893, Z. 18.066, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Galizien und der Bukowina nach Mähren.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Miskolczer Lagerhäuser. (Reexpeditions-Begünstigungen für eingelagerte Sendungen im Verkehr mit Fiume und Triest.) Vom 1. Mai wird für Getreide, Mahlproducte, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Oelkuchen und Oelkuchenmehl - Sendungen in ganzen Wagenladungen, ferner im Verkehr mit Fiume und Triest, überdies für sämmtliche Artikel (excl. Holz) in jeder Quantität, welche in dem mit der Station Miskolcz in Schienenverbindung stehenden Lagerhause der Miskolczer Creditanstalt-Actien-Gesellschaft in Miskolcz per Eisenbahn ankommen und aus diesem weiterbefördert werden, unter Aufrechterhaltung der vom 1. Februar 1889 giltigen „Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lägerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden“, die Reexpeditions-Begünstigung, d. h. die Anwendung der zur Zeit der Weiterbeförderung von der ursprünglichen Aufgabs- nach der definitiven Abgabsstation bestehenden directen Frachtsätze in den nachstehenden Verkehren unter folgenden Bedingungen bewilligt: 1. Im Localverkehre der Stationen der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen; 2. im Ungar. Eisenbahnverbande; 3. im Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbande; 4. im Adriatisch-Ungar. Eisenbahnverbande. Die Reexpeditions - Begünstigung findet jedoch nur auf solche Sendungen Anwendung, welche im directen Verkehre im Sinne der bestehenden Instradirungsvorschriften via Miskolcz geleitet werden. Die Sendungen müssen an das Lagerhaus in Miskolcz adressirt sein und von demselben innerhalb 12 Monaten vom Tage der Einlagerung an gerechnet, behufs Weiterbeförderung zur Aufgabe gebracht werden. Es ist jedoch gestattet, in den Frachtbriefen die Firma zu nennen, welche als Eigenthümerin, resp. Vermittlerin fungirt. Ausser den directen Frachtsätzen wird noch eine Reexpeditionsgebühr von 1·5 kr. pro 100 kg eingehoben. Die Reexpeditions-Begünstigung findet gleich bei der Weiterbeförderung des Gutes aus dem Lagerhause im Kartirungswege Anwendung, u. zw. auf Grund des Seitens der Station Miskolcz beim Anlangen der Sendung ausgefertigten Frachtkartenauszugs statt, welcher mit dem schriftlichen Ansuchen der Lagerhaus-Verwaltung versehen sein muss, dass die Sendung mit Anwendung der directen Frachtsätze weiterbefördert werde. In den directen Verbandsverkehren nach dem Auslande, u. zw. in jenen Relationen, in welchen sich der Verkehr ausschliesslich über Miskolcz bewegt, wird die Reexpedition im Rückvergütungswege durchgeführt. In welchen Relationen der Verkehr ausschliesslich über Miskolcz geleitet wird, darüber ertheilt auf Wunsch die Aufgabsstation, eventuell die Station Miskolcz Auskunft. Im Uebrigen sind bezüglich der Einlagerung, Reexpedition und des Frachtausgleichs die vom 1. Februar 1889 giltigen „Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ungar. Monarchie eingelagert und dortselbst reexpedirt werden“ massgebend.

Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Comp. in Saaz.

Monat Mai 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Mai 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Mai 1893	Stand am letzten Mai 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	4074·025	1934·345	1159·835	4848·535
Darunter wichtigste Waaren:				
Weizen	2303·58	—	694·59	1608·99
Korn	198·00	1734·325	202·50	1729·825
Hafer	331·86	—	20·50	311·36
Mehl	282·57	—	59·65	222·92
Reis	59·39	—	—	59·39
Zucker	499·69	200·02	—	699·71
Diverse	10·06	—	10·04	0·02
Zwilche	216·32	—	—	216·32
Schweinfett . . .	77·935	—	77·935	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten Mai 1893	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten Mai 1893	Zurückgelangt vom ersten bis letzten Mai 1893	Stand am letzten Mai 1893
Lagerscheine:				
Stück	17	9	—	26
Versicherungswerth ö.W. fl.	37.490·—	14.180·—	—	51.670·—
Abgesondert übertragene Warrants:				
Stück	7	9	—	16
Versicherungswerth ö.W. fl.	25.880·—	14.180·—	—	40.060·—
Lombardbetrag „ „	11.517·—	9.800.—	—	21.317·—

Personal-Nachrichten.

Se. k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 30. Mai d. J. dem Director der priv. Oesterr. Nordwestbahn, Regierungsrathe Dr. Alexander Eger den Titel eines Hofrathes mit Nachsicht der Taxe allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 26. Mai d. J. dem pensionirten Werkführer der priv. Südbahn-Gesellschaft Heinrich Riester in Wien in Anerkennung seiner vieljährigen pflichttreuen und belobten Dienstleistung das goldene Verdienstkreuz allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft. Dampfschiffahrts-Unternehmungen am Attersee, Mondsee, Traunsee und Hallstätter See.

Einführung eines neuen Tarifes für den Rundreiseverkehr über die Salzkammergut-Seen.

In Folge der bevorstehenden Eröffnung der Strecke Mondsee—Strobl der Salzkammergut-Localbahn gelangt mit Wirksamkeit vom 15. Juni 1893 ein neuer Tarif für den Rundreiseverkehr über die Salzkammergut-Seen zur Einführung. Durch diesen Tarif wird der Tarif für den gleichnamigen Verkehr vom 16. Mai 1891 aufgehoben.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, bezw. bei deren Debitstationen zum Preise von 15 kr. erhältlich.

Wien, am 3. Juni 1893. [492]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag XI zu Theil II, Heft 1.

Am 15. Juni 1893 tritt zum Verbandstarif, Theil II, Heft 1, der Nachtrag XI in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Aenderung des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen.

II. Aenderung der Bestimmungen für die Anwendung der Ausnahmetarife Nr. 1 und 2.

III. Aufnahme der Station Breslau-Märk. Bahnhof in den Tarif.

IV. Ergänzung der Ausnahmetarife 22 und 34 und Aufnahme der Station Eperjes in den Ausnahmetarif 22.

V. Aufnahme der Station Bellus in den Ausnahmetarif 23.

VI. Einbeziehung der Station Köbánya und Temesvár-Gyárváros in den Ausnahmetarif 25.

VII. Neuer Ausnahmetarif Nr. 41 (Butter).

VIII. Aufhebung der Frachtsätze für die Station Sosnowice loco und transit.

IX. Aenderung von Stationsnamen.

X. Kilometerzeiger.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verbandsverwaltungen um 30 Pfg. = 18 kr. erhältlich.

Budapest, im Monate Mai 1893. [493]

Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westphälisch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages VI zum Hefte Nr. 3.

Mit 15. Juni 1893 tritt zum Rheinisch-Westphälisch-Sächsischen Verbandstarif vom 20. Juni 1890 der Nachtrag VI zum Hefte 3 in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht erliegt.

Käuflich ist der Nachtrag zum Preise von 0·15 Mark bei der kgl. General-Direction der Sächs. Staatseisenbahnen in Dresden zu haben.

Wien, am 29. Mai 1893. [494]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Hinausgabe des Nachtrages XIII zu den vom 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarifen für die Localbahnen, sowie der Fahrpreise zwischen der Haltestelle Brniow auf der Localbahnstrecke Wall.-Meseritsch-Wsetin einerseits und Stationen der Localbahnstrecke Weisskirchen — Krasna, sowie Rožnau, Station der Flügelbahn Krasna-Rožnau, andererseits.

Zu den ab 1. Juni 1888 giltigen Gebührentarifen für die Localbahnen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelangt Nachtrag XIII zur Einführung, welcher, insoweit nicht in demselben ein anderer Termin angegeben ist, vom Tage der Eröffnung der Haltestelle Brniow auf der Localbahnstrecke Wall.-Meseritsch-Wsetin und der Haltestelle Choznia auf der Localbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya, Geltung hat.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Eröffnung der Halte- und Ladestelle Nieder-Absdorf für den Eilgüterverkehr und für Getreidesendungen in Wagenladungen.

2. Ergänzung der Stationstarife für Personen, Reisegepäck und Hunde für die Localbahnstrecke Wall.-Meseritsch—Wsetin.

3. Ergänzung der Stationstarife für Personen, Reisegepäck und Hunde für die Localbahnstrecke Bielitz-Wadowice-Kalwarya.

Derselbe kann zum Preise von 3 kr. per Stück bei der Direction und in den grösseren Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Weiters treten mit dem Tage der Eröffnung der vorbenannten Haltestelle Brniow für die unten angegebenen Relationen nachstehende Fahrpreise incl. Stempelgebühr in Kreuzern öst. Währ. Noten per Person in Wirksamkeit.

Brniow	II. Cl.	III. Cl.
Weisskirchen Localbahn	111 kr.	70 kr.
Weisskirchen Stadt	70 kr.	50 kr.
Teplitz a/d. Beczwa	75 kr.	46 kr.
Czernotin - Keltsch	75 kr.	46 kr.
Czernotin	75 kr.	46 kr.
Milotitz	40 kr.	26 kr.
Hustopetsch	40 kr.	26 kr.
Löschna-Lhotka	20 kr.	14 kr.
Krasna	20 kr.	14 kr.
Rožnau	40 kr.	26 kr.

Wien, am 29. Mai 1893. [495]

Sonstige Nachrichten.

Nachträgliche Einhebung zu wenig berechneter Frachtgebühren. (Unzulässigkeit des Vorganges, derartige Nachzahlungsgebühren auf Frachtbriefen über spätere Sendungen an denselben Adressaten in Anrechnung zu bringen.) In der am 1. März abgehaltenen 211. Sitzung der XI. Session des Abgeordnetenhauses wurde Seitens des Abgeordneten Dr. Kronawetter der Fall zur Sprache gebracht, dass eine Bahnstation, die bei einem früheren Transporte zu wenig erhobenen Gebühren auf einem Frachtbriefe über eine spätere, für denselben Adressaten eingelangte Sendung in Anrechnung brachte.

Wiewohl nach dem Ergebnisse der hierüber eingeleiteten Erhebung diese Art der Durchführung einer Nachzahlung über Wunsch des betreffenden Adressaten selbst erfolgt war, so hat die betreffende Bahnverwaltung über Veranlassung der k. k. General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen mit Rücksicht auf die Unstatthaftigkeit des von der Station eingehaltenen Vorganges dieselbe strenge beauftragt, in der Folge bei Einleitung von Nachzahlungen zu wenig eingehobener Gebühren stets die vorgeschriebenen Nachzahlungsaufforderungen auszufertigen und in keinem Falle, auch nicht auf Ersuchen des betreffenden Adressaten die nachzuzahlende Differenzgebühr auf einem Frachtbriefe über eine später für denselben Adressaten angelangte Sendung zuzusetzen. [G.-I.-Z. 10.284/III.]

Einführung je eines Nachtrags I zum Schlesisch-Süddeutscher Verbandsgütertarif, Theil II, Heft 1, Verkehr mit Bayern und zum Theil II, Heft 2, Verkehr mit Württemberg, vom 1. Juni 1892. Mit Wirksamkeit vom 1. Juni gelangten zu den beiden Tarifheften je ein Nachtrag I zur Ausgabe, welche enthalten:

I. Aenderung des Vorworts.
II. Aenderungen der besonderen Bestimmungen.
III. Ergänzung zu E Kilometerzeiger.
IV. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel I.
V. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel II.
VI. Aenderungen zu F Tariftabellen.
VII. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
VIII. Aenderungen von Stationsnamen.
IX. Druckfehlerberichtigungen.
X. Aenderung der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den bayerischen Vicinal- und Localbahn-Stationen.

Bayer.-Schweizer. Gütertarif, Theil II, 4. Heft (Verkehr mit Delle transit) vom 10. März 1890. (Nachtrag II.) Am 1. Juni gelangte der II. Nachtrag mit Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs zur Einführung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1233	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Chamottemehl, -Mörtel, -Speise, -Steine, -Ziegel, feiner feuerfester Thon und feuerfeste Ziegel	Halbstadt (St. E. G.)	Staab	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	73·4 kr.		Im Kartirungswege		Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen
			Gasretorten, cylindrische, von Chamotte			Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen				73·4 kr.				
1234	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Wein	Trautmannsdorf	Wien (St. E. G.) oder vice versa	Aufgabe in beliebigen Mengen als Frachtgut, unter Aufrechthaltung der für Güter der Classen II und A allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Verschieden	12·0 kr.		Im Kartirungswege		
1235	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Petroleum, raffinirt, Benzin aus Erdöl (Petroleum-Naphta) Blau-, Grün- und Maschinenöl	Elbeteinitz loco	Jičin	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der einschlägigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	21·0 kr.		Im Kartirungswege		Der Zuschlag zu den Gebühren der S. N. D. V. B. gelangt nicht zur Berechnung. Alle eventuellen Nebengebühren kommen laut Tarif zur Einhebung
					Rothkosteletz					26·0 kr.				
1236	St. E. G.	Betheiligten Verwaltungen	Der im Verordnungs-Blatte Nr. 3 vom 10. Jänner l. J., sub Post 88, für die Vorlage der vorgeschriebenen Frachtdocumente gestellte Termin (Ende März 1894) wird bis **Ende April 1894** verlängert.											
1237	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classe II	Schönpriesen	Prag (Hrabovka St. E. G.) transit für Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen südlich von Budweis und für Budweis inclusive, jedoch exclusive Villach, Klagenfurt, Laibach, Triest und Leoben	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II, Heft 3	50·3 kr.	34·0 kr.	16·3 kr.	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Absender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1894	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1238	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Papier aller Art, mit der Bestimmung zum Exporte seewärts	Gródek	Oświęcim transit	Aufgabe in Wagenladungen à 10000 kg im directen Verkehre nach Norddeutschen Seehäfen, nach Pöpelwitz-Umschlag transit oder nach Elbe-Umschlagplätzen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1892, bezw. Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Jänner 1893	Jeweilige Frachtantheile aus nebenbezeichneten Tarifen (derzeit 123, bezw. 122 Pfennige pro 100 kg)	117 Pfennige	Jeweils resultirende Differenz (derzeit 6, bezw. 5 Pfennige pro 100 kg)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplicate und die den See-Export nachweisenden Schiffs-Connaissements, ferner (bei Sendungen nach Oder- oder Elbe-Umschlagplätzen) die Connaissements über den Weitertransport per Oder, resp. Elbe, welche Documente bis längstens Ende Februar 1894 vorzulegen sind	
1239	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken, als: Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- u. eisenhaltige Converterschlacken zum Hochofenbetriebe	Pilsen k.k.ö.St.B.	Beuthen O.S. Bobrek Borsigwerk Gleiwitz Königshütte O/S. Koschentin Laurahütte Ludwigsglück Morgenroth Schwientochlowitz Tarnowitz Tworog Zabrze	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10000 kg für einen Frachtbrief u. Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1893	Betreffende Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	Pfge. 119 119 118 117 120 117 121 119 120 120 118 116 119	Verschieden	Im Kartirungswege		
1240	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Frischfeuerschlacken	Wien Nordbahnhof transito (für Sendungen von Oed)	Schönbrunn	Anlieferung der Sendungen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Verladung der Sendungen in leer zurückgehende Nordbahn-Kohlenwagen; Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	34·8 kr.	28·1 kr.	6·7 kr.	Im Kartirungswege		Werden die Sendungen in der Ursprungsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so werden dieselben in Wien Nordbahnhof in leer zurückgehende Nordbahn-Kohlenwagen umgeladen und die hiedurch erwachsenden Eigenkosten im Betrage per fl. 1·60 pro Wagen in Anrechnung gebracht und zu Lasten des Adressaten auf dem Frachtbriefe nachgenommen
					Mährisch-Ostrau				35·5 kr.	28·1 kr.	7·4 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1241	Südbahn-Gesellschaft		Schleifholz	Wr.-Neustadt	Ob.-Eggendorf Ebenfurth	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II	Heller 12 16	Heller 10 12	Heller 2 4	Im Kartirungswege		
1242	Südbahn-Gesellschaft		Möbel und Hotel-Einrichtungsgegenstände	Wien (Matzleinsdorf)	Bozen-Gries	Sendungen müssen zur Einrichtung von Hotels bestimmt sein, worüber der Nachweis zu erbringen ist	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende September 1893	Localtarif		50% Nachlass vom Normaltarif, u. zw. bei Sendungen in vollen Wagenladungen mit einer Minimalgebühr von 0·26 Heller pro 100 kg und 1 km; bei Sendungen in geringeren Quantitäten mit einer Minimalgebühr von 0·32 Heller pro 100 kg und 1 km		Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Empfänger lautende Original-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
1243	Südbahn-Gesellschaft		Rechentafeln (Schiefertafeln) mit oder ohne Rahmen der Pos. R—4 und Schiefergriffel (Schieferstifte) der Pos. R—18 des Tarifes, Theil I	Wien (Matzleinsdorf)	Triest S.B. und Fiume	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	505 Heller	392 Heller	113 Heller	Im Kartirungswege		
									bezw. incl. ungar. Steuer					
1244	Südbahn-Gesellschaft		Blei der Pos. B—20 Bleiasche der Pos. B—21, Bleiglanz, reiner, der Pos. B—23, Bleioxyd der Pos. B—24, Bleisulphat der Pos. B—25, Bleiwaaren der Pos. B—26, Abfälle (metallische) der Pos. A—5, Geschirre von Blei der Pos. G—11 und Glätte aller Art der Pos. G—23 des Tarifes, Theil I	Sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn		Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, insoferne nicht früher Durchführung im Tarifwege erfolgt	Localtarif	Classe II	Classe A		Im Kartirungswege		
1245	Südbahn-Gesellschaft		Papier aller Art	Steinbrück	Wien (Matzleinsdorf) Budapest S.B.	In Einzelsendungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller 344 372	Heller 212 283	Heller 132 89	Im Kartirungswege		
									incl. ung. Steuer					
1246	Südbahn-Gesellschaft		Für Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände, welche beim Baue und zur Einrichtung einer Baumwollspinnerei in Kaindorf bei Leibnitz Verwendung finden, gelangt bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893 der Ausnahmetarif XVII des vom 1. April 1893 giltigen Tarifes, Theil II, zur Anwendung.											

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1247	Südbahn-Gesellschaft		Essigessenz der Pos. E. 28, Essig, Holz-, d. Pos. E. 29 des Tarifes Theil I	Sämmtlichen Stationen der Südbahn und der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn		Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg pro Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, insoferne nicht früher Durchführung im Tarifwege erfolgt	Localtarif	Classe II	Classe A		Im Kartirungswege		
			Bier der Pos. B. 14 des Tarifes Theil I						Classe II	Classe A				
			Most der Pos. M. 27 des Tarifes Theil I						Classe II	Classe A				
			Wein der Pos. W. 10, Weinmaische der Pos. W. 13 des Tarifes Theil I						Sperrig	Classe II				
			Fassreifen und Tonnenbände, hölzerne, ineinander gesteckt						Sperrig	Classe II				
1248	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) aus Pos. G. 13, ferner Mahlproducte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten der Pos. M. 4 der Waarenclassification des Tarif-Theiles I bei Beförderung als Frachtgut	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 150 vom 31. December 1892, sub Post 2568, für die neben genannten Artikel publicirten Frachtnachlässe finden unter den gleichen Bedingungen (siehe auch Berichtigung im Verordnungs-Blatte Nr. 36 ex 1893, Seite 623) auf die Relationen, bezw. Frachtsätze des Tarif-Heftes 4 des Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes Anwendung			Vom 1. Juni bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Theil II, Heft 4, Ausnahmetarif für Getreide etc. im Ost-Nordwest-Oesterr. Verbandsverkehre, giltig vom 1. Juni 1893				Im Rückvergütungswege		
1249	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	der Classe A	Wien (Matzleinsdorf) transit	Inzersdorf (Industriegeleise)	Einhaltung der gemeinsamen Bestimmungen des Tarif-Theiles I, giltig vom 1. Jänner 1893, bezw. der Bestimmungen der ab 15. Jänner 1893 giltigen Neuauflage des Local-Gütertarifes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	Besteht keiner	Kreuzer ö. W. 7·5		Im Kartirungswege		
			" " B							6·5				
			" " C							6·5				
			des Sp.-T. 1							6·5				
			" " 2							6·5				
			" " 3							5·5				
			des A.-T. I							5·5				
			" " II							5·5				
				und vice versa										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg	per 100 kg			
1250	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Ziegel, und zwar: Mauer- und Dachziegel, (Pfann-) Backsteine, sämmtliche aus Lehm (gewöhnlicher Thon), ferner Schlackenziegel, aus Position Z—1 des Tarif-Theil I	Saybusch-Zablocie	Zwardon transito	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufgabe der Sendungen mit directen nach einer ungarischen Station lautenden Frachtbriefen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	7 kr.	5 kr.	2 kr.	Im Kartirungswege		
1251	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Erze	Treublitz Konitz	Blansko	Zahlung der Fracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarife	Besteht kein directer Frachtsatz	kr. ö.W. 33·6 32·3		Im Kartirungswege		
1252	Böhmischen Westbahn	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kalk	Geleisanlage Königshof	Eger Sandau Königswart Marienbad Kuttenplan Plan-Tachau	Bei Aufgabe in vollen Wagenladungen, resp. bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Vom 15. Juni bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 34·7 32·5 31·7 30·7 30·7 30·7		Im Kartirungswege		

1253 — Oesterr. Nordwestbahn und Süddnorddeutschen Verbindungsbahn

Für Baumaterialien, Maschinentheile, Transmissionen und Webstühle, welche für den Bau einer mechanischen Weberei der Firma Brüder Popper & Sommernitz in Königinhof bestimmt sind, gelangt mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893 die im Ausnahmetarif 22 des Localtarifes der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., Nachtrag XVI vorgesehene 30% Frachtermässigung der officiellen Frachtsätze nach Königinhof zur Anwendung. Relationen mit einer Distanz von weniger als 40 km sind von dieser Begünstigung ausgeschlossen.

1254 — Buschtěhrader Eisenbahn

Vom dritten Tage nach erfolgter Veröffentlichung bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. October 1893 gelangt für die zur Neuanlage einer Spinnfabrik der Firma Emil Schmidt & Co. in Schloppenhof, Station Eger dienenden Baumaterialien und Fabriks-Einrichtungsgegenstände als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre nach Eger (B.E.B.) bei einem Durchlaufe von mindestens 40 km auf den Linien der Buschtěhrader Eisenbahn die laut Ausnahmetarifes XVIII des vom 1. März 1893 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife, Theil II dieser Bahn vom 1. Juni 1887 festgesetzte Frachtermässigung unter Einhaltung der in dem genannten Ausnahmetarife vorgeschriebenen Bedingungen zur Anwendung.

Berichtigung. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 61 ex 1893, sub Post 1201, ist dahin zu berichtigen, resp. zu ergänzen, dass die für Pozsony-fiokpalyaudvar angeführten Frachtsätze auch für Pozsony Geltung haben.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 65. Wien, 8. Juni 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen vom 3. Juni 1893*), betreffend die Aufhebung der mit den Verordnungen vom 10. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 180, vom 6. November 1892, R.-G.-Bl. Nr. 189, und vom 10. November 1892, R.-G.-Bl. Nr. 190, erlassenen Verbote der Ein- und Durchfuhr bestimmter Waaren aus dem Deutschen Reiche, aus Frankreich, aus Belgien, aus den Niederlanden und aus Rumänien, sowie die Beschränkung dieser Verbote gegenüber Russland.

Mit Rücksicht auf die derzeitigen Gesundheitsverhältnisse im Auslande werden im Einvernehmen mit der kgl. ungarischen Regierung die mit den Verordnungen vom 10. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 180, vom 6. November 1892, R.-G.-Bl. Nr. 189, und vom 10. November 1892, R.-G.-Bl. Nr. 190, erlassenen Verbote der Ein- und Durchfuhr bestimmter Waaren aus dem Deutschen Reiche, aus Frankreich, aus Belgien, aus den Niederlanden und aus Rumänien aufgehoben.

Bezüglich Russlands bleibt nur verboten die Einfuhr:

1. von Leibwäsche im gebrauchten, ungereinigten Zustande, von getragenen Bekleidungsstücken mit Inbegriff von getragenem Schuhwerk, ferner von benütztem Bettzeug.

Sofern diese Gegenstände als Reisegepäck oder in Folge eines Aufenthaltswechsels als Uebersiedlungs-Effecten befördert werden, unterliegen sie der sanitätspolizeilichen Revision und der eventuellen sanitätspolizeilichen Behandlung beim Grenzübertritte, bezw. am Bestimmungsorte.

2. von Hadern und Lumpen.

Vom Verbote sind ausgenommen:

a) Hadern, welche, mittelst hydraulischer Kraft comprimirt, als Waaren für den Grosshandel in mit Eisenreifen geschlossenen Ballen zur Beförderung kommen, wenn sie mit Ursprungsmarken und Nummern versehen sind, welche behördlich anerkannt worden sind;

b) neue Abfälle, welche direct aus Spinnereien, Webereien, Schneidereien oder Bleichereien in den Verkehr kommen, Kunstwolle (shoddy) und neue Papierabfälle.

Die Durchfuhr der bezeichneten, von der Einfuhr ausgeschlossenen Gegenstände ist zulässig nur gegen Beibringung der amtlichen Bestätigung, dass die Ein-, bezw. Durchfuhr in den benachbarten Auslandsstaat, in welchen sie eintreten sollen, gestattet ist, und bei vollkommen isolirtem Transporte unter Raumverschluss, wodurch jede Manipulation während der Durchfuhr ausgeschlossen wird.

Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Kraft.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. p. **Steinbach** m. p.

*) Enthalten in dem am 6. Juni 1893 ausgegebenen XXIV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 88.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 26. Mai 1893, Z. 7372/II, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die Sicherung des Bremsgestänges gegen das Herabfallen.

Nachdem es wiederholt vorgekommen ist, dass durch das Reissen und Herabfallen von Bestandtheilen des Bremsgestänges Entgleisungen der betreffenden Fahrbetriebsmittel verursacht wurden, so erscheint es behufs Verhütung von Unfällen, welche aus diesem Anlasse entstehen können, geboten, das Bremsgestänge durch Anbringung von Fangschleifen, wie solche beispielsweise bei den Wagen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bereits in Anwendung sind, gegen das Herabfallen zu sichern.

Die geehrte Verwaltung wolle sonach, insoferne bei deren Fahrbetriebsmitteln besondere Vorrichtungen für diesen Zweck noch nicht in Anwendung sind, in Anbetracht der hiedurch zu erzielenden erhöhten Betriebsicherheit die Anbringung derartiger Sicherungsvorrichtungen, und zwar bei den vorhandenen Wagen successive, bei Neuanschaffungen von Wagen jedoch sogleich bewirken und über die diesfalls getroffene Veranlassung anher berichten.

Wien, am 26. Mai 1893.

Lilienau m. p.

Aus den Entscheidungen des k. k. Reichsgerichtes.

Die Verordnung des Ministeriums des Innern vom 7. December 1856, R.-G.-Bl, Nr. 224, wonach Dienststreitigkeiten zwischen Dienstgebern und Dienstboten, dann zwischen Gewerbsleuten oder Fabriksinhabern und ihren Gesellen, Lehrjungen oder anderen Hilfsarbeitern während des Bestandes des Dienstverhältnisses und binnen 30 Tagen nach Auflösung desselben von den politischen Behörden zu verhandeln sind, hat auch auf die im § 68 der Civiljurisdictionsnorm erwähnten Streitigkeiten zwischen den Werksbesitzern und Bergarbeitern Anwendung zu finden.

(Erkenntniss vom 18. April 1893, Z. 134.)

Das k. k. Reichsgericht hat über den von der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft eingebrachten Antrag auf Entscheidung eines verneinenden Competenzconflictes zwischen Gerichts- und politischen Behörden zu Recht erkannt: „zur Entscheidung über das von der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Voitsberg eingebrachte Gesuch um behördliche Delogirung des Häuers Josef G. aus dem Personalhause der genannten Gesellschaft in Rosenthal sind die politischen Behörden competent.“

In den Gründen wird ausgeführt:

Die k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft hat bei ihren Kohlenwerken zur anständigen Unterbringung der Arbeiter in der Nähe derselben Arbeiterhäuser erbaut. In der für jeden Arbeiter verbindlichen Dienstordnung ist bestimmt, dass ledige Bergarbeiter unmittelbar nach der Abrechnung, verheiratete innerhalb 24 Stunden die ihnen zugewiesene Wohnung zu räumen haben.

Am 2. Jänner 1892 brach im Köflacher Bergreviere ein allgemeiner Strike aus. Da die Aufforderungen, die Arbeit wieder aufzunehmen, erfolglos blieben, wurden jene Arbeiter, welche sich besonders agitatorisch bemerkbar machten, thatsächlich entlassen und hatten die Wohnung in dem Arbeiterhause der Gesellschaft der Dienstordnung gemäss zu räumen. Da sie sich weigerten, auszuziehen, hat die Gesellschaft beim Bezirksgerichte Voitsberg eine Anzahl Wohnungs-Kündigungsgesuche eingebracht. Während nun mit allen Anderen ein Vergleich zu Stande kam, war dies mit Josef G. unmöglich, und musste daher der Process durchgeführt werden. Das Bezirksgericht Voitsberg erkannte, dass die Wohnungskündigung der Gesellschaft gegen Josef G. nicht zu Recht bestehe und er nicht schuldig sei, sich derselben zu fügen, weil das Verhältniss der Arbeiter in den Arbeiterhäusern zur Gesellschaft nicht einen Mieth-, sondern einen Lohnvertrag involvire und gemäss der Verordnung des k. k. Ministeriums des Innern vom 7. December 1856 derartige Angelegenheiten während des Dienstverhältnisses oder wenigstens vor Ablauf von dreissig Tagen vom Tage der Beendigung des Dienstverhältnisses vor der politischen Behörde zu verhandeln sind, und dass die Gerichtsbehörde zur Austragung dieser Angelegenheit unzuständig sei. Dieses Erkenntniss wurde vom k. k. Oberlandesgerichte Graz bestätigt und war hiemit das Verfahren vor den Gerichtsbehörden abgeschlossen.

Die Gesellschaft hatte wegen der Delogirung des Arbeiters Josef G. auch die politische Behörde in Anspruch genommen; mit der Erledigung der k. k. Bezirkshauptmannschaft Voitsberg vom 27. Jänner wurde jedoch erkannt, dass die behördliche Delogirung in diesem Falle der politischen Behörde nicht zustehe. Ueber Recurs der Gesellschaft wurde die Erledigung erster Instanz mit den Entscheidungen der k. k. Statthalterei in Graz vom 23. Februar 1892 und des k. k. Ministeriums des Innern vom 16. Juni 1892, Z. 8237, bestätigt.

Aus diesem Sachverhalte ergibt sich, dass thatsächlich ein verneinender Competenzconflict zwischen den Gerichts- und politischen Behörden vorliegt, zu dessen Entscheidung das k. k. Reichsgericht berufen ist. Wie aus der für alle bei der genannten Gesellschaft beschäftigten Bergarbeiter verbindlichen Dienstordnung hervorgeht, überlässt die Gesellschaft ihren Arbeitern die Benützung einer Wohnung in ihren Arbeitshäusern nur für die Dauer des Dienstverhältnisses und haben nach Auflösung des Dienstverhältnisses, bezw. nach gepflogener Abrechnung, die ledigen Bergarbeiter unmittelbar, die verheirateten innerhalb 24 Stunden das Werksquartier zu räumen. Die Benützung einer Wohnung in einem der Gesellschaft gehörigen Werkhause wird daher von derselben ihren Arbeitern nicht auf Grund eines besonderen Miethvertrages, sondern nur in Folge des Umstandes eingeräumt, dass der betreffende Arbeiter in ihrem Dienste steht; die Wohnungsbenützung steht in unzertrennbarem Zusammenhange mit dem Dienstverhältnisse, und das Entgelt für dieselbe wird in den Lohn eingerechnet, beziehungsweise nach § 63 der Dienstordnung bei der monatlichen Auszahlung des Lohnes von letzterem abgezogen.

Hieraus ergibt sich, dass, wenn zwischen der Gesellschaft und einem bei ihr bediensteten Arbeiter ein Streit darüber entsteht, ob und wann letzterer die von ihm in einem gesellschaftlichen Werkhause benützte

Wohnung zu räumen habe, es sich um eine Dienststreitigkeit zwischen der Gesellschaft und ihren Hilfsarbeitern handelt.

Die Entscheidung über derartige Streitigkeiten würde nach den allgemeinen Bestimmungen der Jurisdictionsnorm vom 20. November 1852, R.-G.-Bl. Nr. 251, insbesondere nach den §§ 153 und 68 derselben, allerdings den Gerichten zustehen, allein durch die auf Grund der Allerhöchsten Entschliessung vom 31. October 1856, erlassene Verordnung des Ministeriums des Innern vom 7. December 1856, R.-G.-Bl. Nr. 224, wurde angeordnet, dass die Dienststreitigkeiten zwischen Dienstgebern und Dienstboten, dann zwischen Gewerbsleuten und ihren Gesellen, Lehrjungen und anderen Hilfsarbeitern, welche aus dem Dienstverhältnisse oder Lohnvertrage abgeleitet werden und während des Bestandes des Dienstverhältnisses oder wenigstens vor Verlauf von dreissig Tagen vom Tage als das Dienstverhältniss aufgehört hat, angebracht werden, vor den politischen Behörden zu verhandeln sind, und jene Streitigkeiten, welche nach Verlauf dieser Frist erhoben werden, zur ordentlichen Amtshandlung der Gerichtsbehörden gehören. Diese Ministerial-Verordnung hat auch auf die im § 68 der Jurisdictionsnorm erwähnten Streitigkeiten zwischen Werksbesitzern und Bergarbeitern Anwendung zu finden.

Dass der Betrieb des Bergbaues im Sinne des Gesetzes als ein Gewerbe anzusehen ist, ergibt sich schon aus § 2 des allg. Berggesetzes vom 23. Mai 1854, R.-G.-Bl. Nr. 146, welcher bestimmt, dass, insoferne das Berggesetz keine besonderen Bestimmungen enthält, auch auf Bergwerksangelegenheiten die allgemeinen bürgerlichen, strafpolitischen, Gewerbs- und Handelsgesetze anzuwenden sind. Allerdings schliesst der Artikel V des Kundmachungspatentes zur Gewerbeordnung vom 29. December 1859 unter lit. b die Anwendung des genannten Gesetzes auf den Bergbau aus, allein hieraus ist eben zu ersehen, dass auch der Bergbau unter den Begriff des Gewerbes fällt, weil sonst die Bestimmung des cit. Art. V zwecklos gewesen wäre.

Nachdem nun im vorliegenden Falle das Ansuchen um Delogirung des Josef G. noch vor Ablauf von dreissig Tagen vom Tage, als das Dienstverhältniss aufgehört hat, bei der politischen Behörde eingebracht worden ist, so ist dieselbe zufolge der Bestimmung der obcitirten Ministerial-Verordnung zur Verhandlung über die Eingabe vom 26. Jänner 1892 competent.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von Aussig über Tillisch, Klein-Kahn, Tyssa und Peterswald bis zur österr.-sächs. Landesgrenze zum Anschlusse an die Bahnlinie Pirna—Berggiesshübel der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Prag hat die Trassenrevision hinsichtlich des von Adolf Kögler, Bürgermeister in Aussig im Vereine mit Franz Lange, Bezirksobmann, und Thaddäus Zwiedinek, Stadtrath daselbst, vorgelegten Projectes für eine normalspurige Localbahn von Aussig über Tillisch, Klein-Kahn, Tyssa und Peterswald bis zur österr.-sächs. Landesgrenze zum Anschlusse an die Bahnlinie Pirna—Berggiesshübel der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen für den 8. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann in Tetschen Wilhelm Brem betraut. [G.-I.-Z. 10.766.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Kladno—Kralup: Nebengebäude in Kladno.) In der Station Kladno wird ein Nebengebäude errichtet. [18. Mai, Z. 25.693.]

— (Linie Prag—Eger: Depotschuppen in der Station Karlsbad.) Auf dem der Firma Max Herget verpachteten Depotplatze B in der Station Karlsbad wird ein Depotschuppen hergestellt. [18. Mai, Z. 25.696.]

— (Abtragung einer Schleppbahn in Prag-Bubna.) Die aus der Station Prag-Bubna zum Industriepalaste der im Jahre 1891 stattgefundenen Landesausstellung im Baumgarten bei Prag führende Schleppbahn wird abgetragen. [6. Mai, Z. 23.565.]

— (Weichenstellhütten in Prag [Bubna] und Kaaden-Brunnersdorf.) In den Stationen Prag-Bubna und Kaaden-Brunnersdorf werden Weichenstellhütten errichtet. [30. April, Z. 18.999.]

— (Linie Weihybka—Kralup: Aufstellung von Waggonwaagen in Kladno.) In der Station Kladno werden bei dem Waaghause zwei neue Waggonwaagen aufgestellt. [6. Mai, Z. 18.998.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Furth: Herstellung einer mechanischen Barrière.) Nächst der Station Hořowitz wird bei der Niveaukreuzung der Hořowitz-Žebraker Bezirksstrasse in km 58·7/8 der daselbst bestehende hölzerne Sperrschranken durch eine mechanische Barrière mit eisernen Schlagbäumen, Gitterwerk und Tag- und Nachtsignalen ersetzt. [9. Mai, Z. 23.978.]

Kaschau-Oderberger Bahn. (Verladegeleise, abzweigend vom Gabrielen-Schleppgeleise in Karwin zu dem erzherzogl. Ziegel-Ringofen: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung, betreffend das Project für die Herstellung eines von dem Gabrielen-Schleppgeleise in Karwin abzweigenden und zu dem erzherzogl. Ziegel-Ringofen nächst der Bahn führenden Verladegeleises für den 9. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Kortum betraut. [G.-I.-Z. 10.405.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 23. März wurden behufs Wiedererprobung neuerlich technisch-polizeiliche Prüfungen an drei auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen verwendeten Personenzugs-Locomotiven mit Schlepptender vorgenommen. Diese drei Locomotiven gehören der Serie II/b an. Die eine mit der Inventarsnummer 1827 bezeichnete Maschine wurde im Jahre 1862 in der Locomotivfabrik G. Sigl in Wien gebaut und ist mit der Fabrikationsnummer 279 versehen. Der Kessel dieser Maschine wurde laut Certificat Z. 18.868 ex 1889 am 30. November erprobt und hat die Probe anstandslos bestanden. Dieser Kessel wurde im Jahre 1873 in der Locomotivfabrik zu Floridsdorf erbaut und im Jahre 1876 auf diese Locomotive montirt. Die zweite Maschine, mit der Inventarsnummer 1833 bezeichnet, wurde bereits 1859 in der Locomotivfabrik Günther in Wr.-Neustadt gebaut. Der Kessel derselben wurde im Jahre 1873 in der Floridsdorfer Locomotivfabrik erbaut und im Jahre 1878 auf diese Maschine montirt; derselbe wurde laut Certificat Z. 5800 ex 1878 am 8. Mai 1878 erprobt, am 10. Juli 1889 revidirt und hat diese Proben anstandslos bestanden. Die dritte, mit der Inventarsnummer 2241 versehene Maschine wurde 1878 in der Locomotivfabrik in Wr.-Neustadt erbaut und ist mit der Fabrikationsnummer 2404 versehen. Der Kessel dieser Maschine wurde am 18. Juli 1878 erprobt, am 30. November 1889 revidirt und hat sich bei diesen Proben keinerlei Anstand ergeben. Sämmtliche drei Maschinen sind gleichartig gebaut und besitzen im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist; Laufachse ist bei jeder Maschine eine vorhanden, und zwar ist dieselbe vorne situirt. Die zweite und dritte sind miteinander verbunden. Die Maschinen haben aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames. Die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist innenliegend und geschieht die Umsteuerung mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Der Kessel ist mit vollständiger Armatur ausgerüstet und sind die Maschinen ausserdem noch versehen mit variablem Blasrohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Fink, Sandstreuapparat, einem Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse und Tenderspindelbremse, Dampfheizungs-Einrichtung und cylindrischem Rauchfange. Das Totalgewicht der erstbezeichneten Maschine beträgt 33·5 t und die concessionirte Dampfheizung 8 Atmosphären, das der zweitbezeichneten Maschine 34·54 t und die concessionirte Dampfheizung gleichfalls 8 Atmosphären, das Totalgewicht der dritten Maschine 36·13 t und die

concessionirte Dampfheizung 9 Atmosphären. Die Spurweite dieser drei Maschinen ist die normale. Die mit der mit der Inventarsnummer 1877 bezeichneten Locomotive unternommene Probefahrt fand auf der 8·7 km langen Strecke von Lemberg nach Zimnawoda der k. k. Oesterr. Staatsbahnen anstandslos statt und wurde hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 66 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 52 km erreicht. Bei der mit der Inventarsnummer 1833 bezeichneten Locomotive auf der Strecke Zimnawoda—Mszana der k. k. Oesterr. Staatsbahnen unternommenen Probefahrt wurde eine maximale Geschwindigkeit von 72 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 50 km per Stunde erreicht. Mit der dritten Maschine, welche die Inventarsnummer 2241 trägt, fand die Probefahrt auf der Theilstrecke Lemberg—Zimnawoda der k. k. Oesterr. Staatsbahnen statt und wurde dabei eine maximale Geschwindigkeit von 75 km per Stunde und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 60 km erzielt. Mit Rücksicht auf das allseitig günstige Ergebniss bei diesen Probefahrten wurden die vorbeschriebenen drei Personenzugs-Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienst auf den Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen übergeben. [Z. 26.701.]

— (Fahrordnungs-Aenderung auf den östlichen Linien.) Ab 15. Juni wird die Fahrordnung des Zuges Nr. 1217 in der Strecke Neu-Zagórz—Chyrów nachstehende Aenderung erfahren: Neu-Zagórz ab 8 U. 50 M. Früh, Chyrów an 10 U. 56 M. Vormittags. Ueberdies wird vom genannten Tage an in der Strecke Chyrów—Przemyśl der Personenzug Nr. 2021, und zwar Chyrów ab 11 U. 04 M. Vorm., Przemyśl an 12 U. 08 M. Nachm. neu in Verkehr treten. [Z. 29.764.]

Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf. (Eröffnung der Station Fohnsdorf für den Gesammtverkehr.) Die bisher nur für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Station Fohnsdorf der von der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen betriebenen Localbahn Zeltweg-Fohnsdorf wurde am 1. Juni auch für den unbeschränkten Eil- und Frachtgutverkehr und somit für den Gesammtverkehr eröffnet. [Z. 28.398.]

Verkehrsstörungen, bezw. Behebung von solchen.
K. k. Oesterr. Staatsbahnen
(Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

4. Juni. Durch Hochwasser wurde der Bahnkörper in der Strecke Drohobycz—Gaje wyżne an mehreren Stellen unterbrochen. Gesammtverkehr zwischen Drohobycz und Stryj eingestellt. Am 5. Juni wird mit Zug 1218 der Personenverkehr mit Umsteigen bei der Unterbrechungsstelle wieder aufgenommen werden können.
Auch in der Strecke Dobrorlany—Drohobycz musste wegen Ueberschwemmung Gesammtverkehr mit Personenzug 1215 eingestellt werden. Eröffnung des Gesammtverkehres wird am 5. Juni mit Personenzug 1215 erfolgen.

5. Juni. Wegen Hochwasser wurde der Gesammtverkehr auf den Kolomeaer Localbahnen voraussichtlich auf fünf Tage eingestellt.
In Folge von Dammrutschungen und Objectsbeschädigungen wurde in der Strecke Stanislau—Stryj der Gesammtverkehr voraussichtlich bis zum 7. Juni eingestellt.
Der Verkehr in der Strecke Dolina—Wygoda musste wegen Bahnschäden gleichfalls eingestellt werden.

6. Juni. In Folge andauernden Unwetters Gesammtverkehr in der Strecke Stanislau—Hussiatyn eingestellt.
In der Strecke Sambor—Stryj der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.

Schmalspurige Eisenbahnen in Oesterreich. Die Gesammtlänge der gegenwärtig in Oesterreich im Betriebe stehenden schmalspurigen Eisenbahnen beträgt 195·976 km, wovon auf Localbahnen 166·974 km, auf Zahnradbahnen 11·678 km, auf die Dampftramway Innsbruck-Hall i. Tirol 12·143 km, auf die elektrische Eisenbahn Mödling-Hinterbrühl 4·476 km und auf Drahtseilbahnen 0·705 km entfallen, ferner 27·498 km mit einer Spurweite von 1·106 m, 139·476 km mit einer solchen von 0·760 km und 29·002 km mit einer Spurweite von 1 m ausgeführt sind. Die in Oesterreich im Betriebe befindlichen schmalspurigen Eisenbahnen sind folgende:

Bezeichnung der Bahnen	Baulänge Kilometer	Spurweite Meter	eröffnet am
1. Lambach-Gmunden (mit Localbetrieb)	27 498	1·106	1. Mai 1855
2. Mori-Arco-Riva am Gardasee (Localbahn)	24·502	0·760	29. Jänner 1891
3. Salzkammergut-Localbahn:			
Ischl-Strobl	9·675	0·760	5. August 1890
Mondsee-Salzburg	31·486	0·760	28. Juli 1891
zusammen	41·161		
4. Steyrthalbahn:			
Steyr (Garsten)-Agonitz	32·168	0·760	20. August 1889
Pergern-Bad Hall	15·559	0·760	2. December 1891
zusammen	47·727		
Steiermärkische Landesbahnen:			
5. Preding-Wieselsdorf—Stainz	11·319	0·760	27. November 1892
6. Pöltschach-Gonobitz	14·767	0·760	20. December 1892
7. Achenseebahn (Zahnrad- und Adhäsionsbahn)	6·369	1·000	8. Juni 1889
8. Gaisbergbahn (Zahnradbahn, System Rigi)	5·309	1·000	29. Mai 1887
9. Innsbruck-Hall in Tirol (Dampftramway)	12·143	1·000	1. Juni 1891
10. Elektrische Eisenbahn Mödling-Hinterbrühl	4·476	1·000	6. April 1884
11. Drahtseilbahn auf das Belvedere in Prag	0·109	1·000	31. Mai 1891
12. „ „ den Laurenziberg in Prag	0·397	1·000	25. Juli 1891
13. „ „ die Veste Hohensalzburg	0·199	1·000	1. August 1892
Summe	195·976		

Im Bau befinden sich gegenwärtig zwei schmalspurige Eisenbahnen (steiermärkische Landesbahnen), und zwar die am 15. September 1892 concessionirte, 22·6 km lange Localbahn von Kapfenberg nach Seebach-Au und die am 7. April 1893 concessionirte, 75 km lange Localbahn von der Station Unzmarkt der Kronprinz Rudolf-Bahn über Murau und Tamsweg nach Mauterndorf (Murthalbahn). Die Spurweite der im Bau befindlichen schmalspurigen Eisenbahnen beträgt 0·760 m.

Ausland.

Italien. (Linie Genua—Ovada—Asti.) Am 23. Mai hat die vorläufige technische Prüfung der 60 km langen Strecke Asti—Acqui—Ovada der Linie Asti—Genua stattgefunden. Diese Strecke, welche die schönen Thäler des Tanaro, Belbo, Bormida und Orba durchzieht, kreuzt bei der Station von Nizza-Monferrato die Eisenbahn Alessandria-Cavallermaggiore und bei der Station

Acqui die Eisenbahn Alessandria-Acqui-S. Giuseppe. Sie zählt mehrere Stationen, von welchen Ovada, Montegrosso, Alice Bel Colle die bedeutenderen sind. Von den verschiedenen Tunnels sind jene von Alice Bel Colle und Cremolino, ersterer zwei, letzterer drei Kilometer lang, die hervorragendsten. Die aus Functionären für Bau und Betrieb der Mittelmeerbahn zusammengesetzte Commission hat, nachdem sie sämmtliche Arbeiten vollendet vorgefunden, die Vornahme der officiellen technisch-polizeilichen Prüfung beantragt, so zwar, dass die Strecke Asti—Acqui—Ovada am 18. Juni wird eröffnet werden können.

— (Linie Cuneo—Saluzzo.) Am 29. Mai hat die technisch-polizeiliche Prüfung der neuen Station Saluzzo stattgefunden, womit die Linie Cuneo—Saluzzo fertiggestellt erscheint.

— (Neuanschaffung von rollendem Materiale.) Die Mittelmeerbahn-Gesellschaft hat bei der Regierung für die Betriebsjahre 1892—1893 und 1893—1894 die Neuanschaffung nachstehenden rollenden Materials aus den Fonds für das Ergänzungsnetz beantragt:

Betriebsjahr 1892—1893: 6 Locomotiven, 14 Personenwagen, 57 Frachtwagen.

Betriebsjahr 1893—1894: 25 Locomotiven, 94 Personenwagen, 20 Gepäckswagen, 321 Frachtwagen. — Ueberdies noch 20 Frachtwagen grosser Tragfähigkeit für den Transport von Wein und Most.

— (Eröffnung der Strecke Berceto—Borgotaro der Linie Parma—Spezia.) Am 15. Mai wurde die neue Strecke Berceto—Borgotaro der Linie Parma—Spezia, deren Betrieb das adriatische Netz übernommen hat, dem Verkehre übergeben. Auf dieser Strecke befinden sich zwei Stationen, Ostia und Borgotaro.

— (Vom Eisenbahnverkehr anlässlich der silbernen Hochzeit des Königspaares.) Hinsichtlich der Abwicklung des Eisenbahnverkehres während der Epoche der Feierlichkeiten aus Anlass der silbernen Hochzeit des italienischen Königspaares wäre noch hervorzuheben, dass der Hofzug des deutschen Kaisers, welcher nahezu 400 t wog, von Locomotiven italienischer Provenienz, bei einer Fahrgeschwindigkeit von 60 km und darüber, auch auf starken Steigungen gefördert wurde, und dass selbst auf den stärksten Steigungen der Succursale dei Giovi und Porretta, 26 pro mille, es nicht wie anderwärts nothwendig war, den Zug in zwei Theile zu theilen. Die zwei mächtigen Maschinen der Mittelmeerbahn sollen denn auch die Bewunderung der Functionäre der Gotthardbahn hervorgerufen haben.

Schweiz. (Umrechnung der österr. Gulden- in Frankenwährung.) Das Werthverhältniss der österr. Guldenzur Frankenwährung ist für die österr.-schweizerischen Grenzstationen ab 23. Mai bis auf Weiteres 1 Gulden = 2·0369 Franken festgesetzt worden.

— (Fristverlängerung für die Einreichung der Vorlagen für die Eisenbahn Lauterbrunnen-Visp.) Die im Art. 5 der Concession für eine schmalspurige Eisenbahn von Lauterbrunnen nach Visp vom 16. April 1891 festgesetzte Frist zur Einreichung der vorgeschriebenen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten der Gesellschaft, wurde um zwei Jahre, d. i. bis 16. April 1895 verlängert.

Verschiedene Mittheilungen.

Signirung von Stückgütern. (Entfallen derselben in Ungarn.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen hat den Wünschen des Handelsstandes entsprechend angeordnet, dass von der durch den § 58 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements geforderten Signirung der Stückgüter mit der Bestimmungsstation oder Bezettelung derselben, bis auf Weiteres für den internen ungarischen Verkehr abgesehen werden solle. Für den Verkehr nach Oesterreich und dem Auslande bleibt die Bestimmung des § 58 in Kraft.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Unzulässigkeit der Vereinbarung mit dem Absender, dass die Lieferfrist für Wagenladungen erst mit der der Absendung des Gutes folgenden Mitternacht beginne.) Die Anfrage einer Bahnverwaltung, ob es gestattet sei, im Einverständnisse mit dem Absender die Erklärung zu vereinbaren, dass die Lieferfrist für Wagenladungen erst mit der, der Absendung des Gutes folgenden Mitternacht beginne, hat das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern verneinend beantwortet. Eine solche Erklärung ist im internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nicht vorgesehen; sie würde auch im Widerspruch mit dessen Inhalt stehen. Laut Art. 8 hat die Abstempelung des Frachtbriefes ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des im Frachtbriefe bezeichneten Gutes zu erfolgen und bedeutet diese Abstempelung die Annahme des Gutes durch die Eisenbahn. Gemäss § 6 der Ausführungsbestimmungen aber beginnt die Lieferfrist mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht. Es darf also vom Absender nicht verlangt werden, dass die Lieferfrist erst von der auf die Absendung des Gutes folgenden Mitternacht beginne, und es musste auch, wenn jener eine solche Erklärung unterzeichnet haben sollte, diese vom Richter als nicht zu Recht bestehend betrachtet werden.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 5.]

— (Gebühr für die Beisetzung des Controlstempels auf Frachtbrief-Formulare.) Im Nachtrag zu der in Nr. 52, Seite 860 gebrachten Mittheilung hat das Centralamt für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern in Angelegenheit der Einhebung einer Gebühr für die Beisetzung des Controlstempels auf Frachtbrief - Formulare Nachstehendes veröffentlicht: In Belgien wird den Frachtbrief-Formularien der Controlstempel in allen Fällen unentgeltlich beigefügt. In den Niederlanden kommt eine Abstempelungsgebühr von 0·05 Fr. (2 Cts.) pro 10 Frachtbrief-Formularen, in Minimum 0·50 Fr. zur Erhebung, wenn die Formulare von Privaten oder Spediteuren vorgelegt werden. In Italien werden die mit dem Controlstempel versehenen internationalen Frachtbriefe von den Eisenbahnstationen zu 10 Cts. per Stück verkauft.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 5.]

— (Bedingungen der Zulässigkeit der nachrichtlichen Vermerke am Frachtbriefe in den Verbandsverkehren.) Die Verwaltung einer Eisenbahn hat an das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern die Anfrage gerichtet, ob die in §52, Punkt 5 des österr.-ungar. Eisenbahn-Betriebs-Reglements und in der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands enthaltenen Bestimmungen auch im Verbandsverkehre mit der Schweiz zur Anwendung gelangen, d. i. ob die nachrichtlichen Vermerke, wie „von Sendung des N. N.", „zur Verfügung des N. N.", „zur Weiterbeförderung an N. N.", „versichert bei N. N." mit dem Zusatz: „ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn" auf der Rückseite der Frachtbriefe angebracht werden dürfen. Das Centralamt hat hierauf geantwortet, dass seines Erachtens für die Erledigung der Frage Art. 4 des Uebereinkommens massgebend sei, wonach die Bedingungen der von den Eisenbahnvereinen oder Verbänden für den internationalen Verkehr aufgestellten Tarife Anwendung finden sollen, soweit sie dem Uebereinkommen nicht widersprechen. Da jene Vermerke mit irgend einer Bestimmung des letzteren inhaltlich nicht im Widerspruch und auch nicht als solche Erklärungen aufzufassen seien, welche im drittletzten Absatz des Art. 6 verboten sind, so dürfte nichts entgegenstehen, dieselben mittelst einer ausdrücklichen Tarifbestimmung auch für den internationalen Frachtbrief zuzugestehen, vorausgesetzt, dass die betheiligten Eisenbahnen das Bedürfniss erkennen und die Landesaufsichtsbehörden ihre Zustimmung ertheilen.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport", 1893, Nr. 5.]

— (Einhebung der von der Aufgabsstation zu wenig berechneten Frachtgebühren für frankirte Sendungen durch die Empfangsstation vom Empfänger.) An das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern wurde die Anfrage gerichtet, ob die Eisenbahnen berechtigt seien, im internationalen Verkehre die von der Aufgabsstation zu wenig berechneten Frachtgebühren für frankirte Güter einfach durch die Empfangsstation von dem Empfänger erheben zu lassen. Das Centralamt hat geantwortet, es sei zweifellos, dass bei frankirten Gütern der Absender für die Zahlung der etwa von der Versandtstation zu wenig verrechneten Fracht haftet, und der Empfänger ist rechtlich nicht verpflichtet, eine hierauf gerichtete Forderung der Eisenbahn zu honoriren. Wenn er aber die bei ihm verlangte Zahlung ablehnt, so wird die Eisenbahn das Gut nicht abliefern, da sie hiezu erst dann verpflichtet ist, wenn die darauf haftenden (im Frachtbriefe ersichtlichen) Beträge bezahlt sind. Unter diese Beträge fällt ohne Zweifel auch die von der Empfangsstation constatirte und von ihr im Frachtbrief nachgetragene Frachtdifferenz. Hienach wird es sich in jedem einzelnen Falle fragen, ob der Empfänger die unverzügliche Ablieferung gegen Zahlung des auf dem Gute haftenden Betrages für Rechnung des Ab-

senders vorzieht, oder ob er die Zahlung verweigert, d. h. auf die Ablieferung des Gutes für so lange verzichten will, als nicht, im Verfolg des im Art. 24 des internationalen Uebereinkommens vorgesehenen Verfahrens, der Absender die ihm vorher zu wenig berechnete Fracht bezahlt hat.

[„Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“, 1893, Nr. 5.]

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Landschaftliches Lagerhaus Innsbruck.

Verkehrs-Ausweis pro Mai 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Stand am letzten
	in Meter-Centner			
Weizen	10847·85	2838·93	2941·93	10744·85
Roggen	2620·51	403·13	1033·66	1989·98
Gerste	100·42	11·73	23·04	89·11
Hafer	417·61	101·43	242·68	276·36
Mais	3047·56	1760·59	1088·05	3720·10
Mehl	931·86	322·30	324·05	930·11
Wein	8785·59	124·67	602·52	8307·74
Verschiedenes	906·45	1475·48	1509·61	872·32
Zusammen	27657·85	7038·26	7765·54	26930·57
Versicherungswerth fl.	468.430·—	52.850·—	56.870·—	464.410·—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

	Stand am ersten	Ausgegeben, bezw. abgesondert übertragen vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Stand am letzten
Lagerscheine, Stück	60	15	17	58
Versicherungswerth	275.275	81.990	95.905	261.360
Abgesondert übertragene Warrants, St.	6	4	2	8
Versicherungswerth	13.200	6.850	5.910	14.140
Lombardbetrag	6.000	2.700	2.700	6.000

Lagerhaus der Stadt Bregenz. (Waarenverkehr im Monat Mai 1893.)

Artikel	Lager am 1. Mai	Eingang	Ausgang	Lager am 31. Mai
	Metercentner			
Weizen	1194	911	211	1894
Roggen	478	302	408	372
Gerste	768	420	735	453
Hafer	9457	3862	4499	8820
Malz	354	496	589	261
Mais	955	151	388	718
Diverse	9868	54	580	9342
Total	23074	6196	7410	21860

Lagerhaus der Stadt Wien.

I. Stand und Bewegung des Waarenlagers.

	Mai 1893				Mai 1892			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Meter-Centner (bei Spiritus Hektoliter zu 100 Graden)							
Insgesammt	257.169	213.681	151.056	319.794	288.829	218.628	202.101	305.356
Darunter:								
Weizen	66.797	61.450	34.598	93.649	62.832	104.268	85.992	81.108
Roggen	22.563	20.975	17.246	26.292	17.114	19.317	23.612	12.819
Gerste	27.636	13.118	18.171	22.583	45.213	11.539	18.270	38.482
Hafer	32.571	11.918	21.111	23.378	37.463	18.013	25.236	30.240
Mais	31.008	87.263	39.624	78.647	8.381	50.173	25.489	33.065
Hirse	14.692	2.540	2.254	14.978	10.526	1.137	2.123	9.540
Bohnen	11.191	2.011	2.261	10.941	18.495	1.327	1.280	18.542
Erbsen	2.744	427	454	2.717	596	101	178	519
Malz	1.987	690	728	1.949	2.243	—	27	2.216
Raps	3.848	16	1.056	2.808	11.203	—	4.662	6.541
Hanfsamen	952	193	461	684	595	423	93	925
Wicken	309	179	252	236	2.033	528	749	1.812
Mehl	5.993	4.656	1.483	9.166	4.781	2.060	1.926	4.915
Kleie	4.941	2.487	4.017	3.411	12.815	648	4.395	9.068
	227.232	207.923	143.716	291.439	234.290	209.534	194.032	249.792
Spiritus	7.044	539	262	7.321	1.795	2.798	—	4.593
Zucker	2.475	200	824	1.851	28.668	512	2.164	27.016
Wein	7.691	1.435	1.222	7.904	8.061	1.682	1.369	8.374
Oele und Fette	1.523	437	701	1.259	3.860	1.142	717	4.285
Sonstige Waaren	11.204	3.147	4.331	10.020	12.155	2.960	3.819	11.296
Mittlere Tagesbewegung	14.589 Meter-Centner				16.829 Meter-Centner			
Versicherungswerth fl.	2,467.420	1,404.470	949.490	2,922.400	3,825.370	1,469.180	1,461.810	3,832.740

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine.

	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten	Im Umlaufe am ersten	Ausgegeben, bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlaufe am letzten
Lagerscheine . . . . Stück	48	15	26	87	172	29	62	139
Versicherungswerth . . fl.	221.110·—	94.480·—	85.500·—	230.090·—	823.430·—	140.730·—	390.260·—	573.900·—
Davon abgesondert übertragen:								
Warrants . . . . . . Stück	10	5	5	10	68	9	32	45
Versicherungswerth . . fl.	49.300·—	19.400·—	25.000·—	43.700·—	325.060·—	80.250·—	150.810·—	254.500·—
Lombardbetrag . . . . fl.	28.502·55	11.460·—	14.860·—	25.102·55	199.639·23	44.229·33	87.959·33	155.909·23

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband.

Berichtigung des vom 1. Juni 1893 giltigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Pferden von Wien K.E.B. nach Paris.

In Ziffer 14 der Tarifbestimmungen des oben genannten Tarifes ist der zweite Satz zu streichen. Die darin für die Geltung der Frachtsätze für die Beförderung von Pferden in Wagenladungen als Frachtgut mit Güterzügen gestellte Bedingung, dass die reglementmässigen Lieferfristen rücksichtlich der französischen Strecken um 5 Tage überschritten werden können, ohne dass für diese Fristüberschreitung eine Entschädigung geleistet wird, entfällt somit.

Wien, am 5. Juni 1893. [496]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Predeal und Verciorova.

Aenderung von Fahrpreisen.

In Folge der Einführung des Schnellzugsverkehres auf der Strecke Veresti — Botosani der Rumän. Staatsbahnen werden mit 1. Juli 1893 in der Relation Wien (St.E.G. u. K.F.N.B.) — Botosani via Predeal für die einfache Fahrt folgende Fahrpreise, giltig für alle Züge, eingehoben:

für die I. Classe . . . . . Francs 80·25 pro Billet
„ „ II. „ . . . . . . „ 59·83 „ „

Die gleichen Fahrpreise werden ab 1. Juli 1893 auch in umgekehrter Richtung gelten.

Wien, den 3. Juni 1893. [497]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Nachtrag I zum Anhange zu den gesellschaftlichen Localtarifen.

Der im H.-M.-Verordnungs-Blatt Nr. 59 vom 25. Mai 1893 publicirte Nachtrag I zum Anhange zu den gesellschaftlichen Localtarifen, Theil II, Heft 3 und 4, wird erst am 15. Juni 1893 in Wirksamkeit treten.

Wien, am 7. Juni 1893. [498]

Transitverkehr durch Oesterreich-Ungarn.

Tarifirung von „Papier aller Art" im Durchzuge durch Oesterreich-Ungarn.

Papier aller Art (Position P 2 der Güterclassification des Oesterr.-Ungarischen Tarifes, Theil I, vom 1. Jänner 1893) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen, welches nachweislich in Deutschland nach einem ausserhalb Oesterreich-Ungarn liegenden Gebiete zur Aufgabe gebracht wird, wird im Durchzuge durch Oesterreich-Ungarn bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. December 1893, auf österr.-ungarischem Gebiete nach den Frachtsätzen der österr.-ungarischen Tarifclasse B berechnet.

Wien, am 5. Juni 1893. [499]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Salzkammergut-Localbahn-Actiengesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes für den Personen-, Gepäcks- und Frachtgutverkehr.

Mit Giltigkeit vom Tage der Eröffnung der Verbindungsstrecke Strobl—St. Lorenz, sohin der ganzen Localbahn von Ischl (Localbahnhof) nach Salzburg, bezw. der Zahnradbahn auf den Schafberg, gelangt ein neuer Tarif für den Transport von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgütern, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen für die Localbahn Ischl-Salzburg und für die Zahnradbahn auf den Schafberg zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Direction zum Preise von 30 Kreuzer erhältlich.

Salzburg, am 5. Juni 1893. [500]

Sonstige Nachrichten.

Niederländisch-Bayer. Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Einbeziehung der Station Hoek van Holland.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni wird die Station Hoek van Holland (Hollands-Eck) der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft zu den um durchweg 10 Pfg. pro 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Rotterdam (ohne nähere Bahnhofsbezeichnung) in den vorbezeichneten Gütertarif aufgenommen. Die Entfernung Rotterdam—Hoek van Holland beträgt 30 km.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. (Nachtrag IV zu Heft 1.) Am 1. Juni trat der Nachtrag IV zum Tarifheft Nr. 1 in Kraft. Er kann von den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 0·10 Mk. pro Stück bezogen werden, enthält einige Ergänzungen und Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife, auch veränderte Entfernungen für Leipzig I (Bayer. Bhf.), sowie für die Stationen Görlitz, Kamenz und Zittau der Sächsischen Staatsbahnen. Soweit für die drei letztgenannten Stationen Erhöhungen der Frachten für 1 km gegenüber der bisherigen Berechnung eintreten, bleiben die seither massgebenden Frachtsätze bis 14. Juli bestehen.

Magdeburg - Bayer. Güterverkehr. (Erweiterung des Holz-Ausnahmetarifs 1.) Der im Magdeburg-Bayer. Gütertarif vom 1. October 1892 enthaltene Ausnahmetarif 1, Abtheilung C für Schleifholz u. zw. Prügel und Rundlinge bis zu 2·5 m Länge und 20 cm Durchmesser am schwachen Ende, fand vom 1. Juni ab auch auf die Artikel: Schwarten und Schwartenbretter bis zu 6 m Länge, sowie Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt, Anwendung.

Bayerisch-Württembergischer Personen- und Gepäckverkehr, Tarif vom 1. Februar 1891. (Nachtrag IV.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni gelangte der IV. Nachtrag zum Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im Verkehre zwischen Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der kgl Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits vom 1. Februar 1891 zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Bestimmungen.
2. Neue, sowie schon im Verfügungswege eingeführte Personen-, Gepäcks- und Hundetaxen.
3. Berichtigungen und Ergänzungen.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1255	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Rohöl	S. Sabba und Fiume	unten genannten Stationen	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Gestattung der Reexpedition in Wien und Floridsdorf-Donaufeld behufs Raffinirung daselbst	Vom 1. Juli bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Diverse Verbandtarife	Verschieden	Siehe Frachtsätze der untenstehenden Tabelle	Verschieden	Im Rückvergütungswege	1. Bei directe nach den vorbezeichneten Stationen beförderten Sendungen die auf den Namen der reclamirenden Firma als Versender lautenden Duplicat-Frachtbriefe, welche längstens bis Ende Februar 1894 vorzulegen sind. 2. Bei in Wien und Floridsdorf-Donaufeld reexpedirten Sendungen die auf die reclamirende Firma als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe für die Beförderung des Rohöls bis zur Reexpeditionsstation, sowie der auf dieselbe Firma lautenden Duplicat-Frachtbriefe über den erfolgten Weiterversandt des raffinirten Petroleums, bezw. der Nebenproducte. Die Rückvergütung der Frachtdifferenz ist spätestens drei Monate vom Tage der Expedition der Sendungen von der Reexpeditionsstation anzusprechen. Die vorgelegten Frachtdocumente werden nicht wieder zurückgestellt	

nach	Von S. Sabba – Bei Reexpedition in Wien und directer Abfertigung	Von S. Sabba – Bei Reexpedition in Floridsdorf-Donaufeld	Von Fiume – Bei Reexpedition in Wien und directer Abfertigung	Von Fiume – Bei Reexpedition in Floridsdorf-Donaufeld
	Frachtsätze in Kreuzern österr. Währung pro 100 kg			
Amstetten	—	127	—	140
Aussee	116	129	126	139
Beneschau	159	159	176	176
Bilin	168	168	185	185
Bludenz	149	161	166	178
Bodenbach	172	172	189	189
Brüx	168	168	185	185
Budweis	143	143	160	160
Eger	147	147	144	144
Gmunden	125	125	138	138
Horaždowic-Babin	147	147	164	164
Iglau Stadt	160	160	177	177
Ischl	120	129	132	141
Kaschitz	167	167	184	184
Klattau	162	162	179	179
Laun	168	168	185	185
Linz	132	132	149	149
Nepomuk	147	147	164	164
Nezwiestitz	147	147	164	164
Nusle-Vrsovic	160	160	177	177
Obernitz	168	168	185	185
Pilsen	147	147	164	164
Pisek	150	150	167	167
Prag	161	161	178	178
Pribram	159	159	176	176
Protivin	147	147	164	164
Rakonitz	171	171	188	188
Ried	132	132	145	145
Salzburg	126	130	123	127
Schärding	138	138	143	143
Schlan	168	168	185	185
Steyr	125	125	140	140
Strakonitz	147	147	164	164
Tabor	—	152	—	169
Waidhofen a/d. Ybbs	122	122	136	136
Wels	131	131	148	148
Wessely o. d. L.	—	147	—	164
Wotitz	158	158	175	175
Zlonitz	168	168	185	185

Die Reexpeditionsbegünstigung gilt nur für nachweislich zur Weiterbeförderung gelangte 90% der nach den Reexpeditionsstationen bezogenen Rohölmenge. Die Expedition ab Wien und Floridsdorf-Donaufeld hat stets in vollen Wagenladungen mit directe lautenden Frachtbriefen stattzufinden. Die Reexpeditionsfrist wird auf 12 Monate vom Tage des Einlangens der Sendungen in der Reexpeditionsstation festgesetzt, so zwar, dass sie für die etwa am 31. December 1893 in der Reexpeditionsstation einlangenden Sendungen erst mit 31. December 1894 abläuft. Bei Ermittlung des zulässigen 90%igen Reexpeditionsquantums wird in jenen Fällen, in welchen der Transport der reexpedirten Sendungen bis Wien, bezw. Floridsdorf-Donaufeld in Cisternen- (Reservoir-) Wagen und ab da in Fässern erfolgt, das Gewicht der verwendeten Fastage in Abzug gebracht, wobei das Gewicht desselben mit 36 kg pro Fass angenommen wird. Den für die Reexpedition in Wien geltenden Frachtsätzen werden die Wiener Verbindungsbahngebühr und die sonstigen Ueberfuhrsgebühren in dem Falle separat zugeschlagen, wenn die Zufuhr der zur Weiterbeförderung gelangenden raffinirten Producte nicht per Achse erfolgt ist.

Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte vom 29. September 1892, Nr. 111, sub Post 1505 publicirte Begünstigung aufgehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1256	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Adlerkosteletz	Budapest (nyugoti palyaudvar, dunap. teberp. u. fövárosi közraktarak, Józsefváros, Lipótváros, Kelenföld und Südbahnhof)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1893	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen		kr. ö.W. 144·3		Im Kartirungswege		
				Aussig (St.E.G. od. Oe.N.W.B.)						170·0				
				Austerlitz						112·8				
				Bedihost						115·7				
				Bisenz-Pisek						101·9				
				Böhm.-Leipa						203·0				
				Brünn (St.E.G. oder K.F.N.B.)						105·0				
				Časlau						135·6				
				Chybi						132·0				
				Chropin						112·5				
				Dobrowitz						146·0				
				Dobřenitz-Sirowatka						146·2				
				Doudleb						144·0				
				Göding						98·7				
				Hohenau						92·3				
				Hullein						109·0				
				Kanitz-Eibenschitz						105·0				
				Kojetein						111·7				
				Leipnik						113·8				
				Lundenburg						95·4				
				Neubidschow						145·6				
				Moravan						134·7				
				Olmütz						114·9				
				Peček						146·1				
				Prerau						111·4				
				Rohatetz						99·8				
				Rohrbach-Seelowitz						102·1				
				Sedletz-Kuttenberg						137·1				
				Schönpriesen						170·0				
				Slatinan						139·2				
				Smiřitz						147·5				
				Ungar.-Hradisch Zuckerfabrik						104·0				
				Ungar.-Ostra						106·4				
				Wlkawa						144·6				
1257	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Kalk-Podol und Prucbovic	Přelouč	5000 t. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für die Tragfähigkeit, bezw. für das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis Ende April 1894	Ausnahmetarif für den Transport von Kalkstein, giltig vom 1. Mai 1892, sammt Nachtrag I	11·4 kr.	10·7 kr.	0·7 kr.	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende Juli 1894	Das auf Grund des im Verordnungs-Blatte Nr. 48 vom 27. April 1893, sub Post 952, publicirten Zugeständnisses verfrachtete Quantum wird in das fixirte Minimalquantum von 5000 t eingerechnet
1258	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Buschtěhrader Eisenbahn	Kohle und Coaks	Kladno, Altkladno, Neukladno, Buschtěhrad, Duby und Střebichovic-Vinařic	Gross-Meseritsch via Brünn	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Verschieden		7·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf den Namen des Reclamanten als Versender lautende bahnamtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, welche keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen und längstens bis Ende März 1894 vorzulegen sind	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1259	Südnorddeutschen Verbindungsbahn	Localbahn Reichenberg—Gablonz—Tannwald	Mauer- und Dachziegel	Maffersdorf r/N.	Reichenberg loco	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen der Transporte hat die Partei durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist bewerkstelligen zu lassen.	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Gebührentarif der Localbahn Reichenberg—Gablonz vom 1. Jänner 1893	Kreuzer ö. W. 6·7	3·3	3·4	Im Kartirungswege		
					Reichenberg trs.				4·7	3·3	1·4			
					Gablonz a/N.				8·0	5·4	2·6			
1260	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Güter des Specialtarifes I laut Theil I für die Güter-Verkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Niederlande einerseits und Oesterreich-Ungarns andererseits vom 1. August 1888	Freiheitau	Breslau O.S.Bhf.	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 10. Juni 1893 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1893	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890	Bestehen keine directen Frachtsätze	in Mark 1·12		Im Kartirungswege		
					Breslau Märk. Bhf.					1·15				
					Breslau Oderhafen					1·17				
					Pöpelwitz Umschlag					1·15				
				Standing	Breslau O.S.Bhf.					1·14				
					Breslau Märk. Bhf.					1·17				
					Breslau Oderhafen					1·19				
					Pöpelwitz Umschlag					1·17				
1261	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleiglätte, Bleiröhren, Bleischrot, alte Bleikugeln und andere metallische Bleiabfälle	Friedrichshütte	Floridsdorf-Donaufeld	Aufgabe in Mengen von mindestens 10000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hiefür und Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Vom 15. Juni 1893 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende December 1893	Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. October 1890, Ausnahmetarif Nr. 32	in Mark 1·87	1·42	0·45	Im Kartirungswege		
					Marchegg K.F.N.B.				1·83	1·42	0·41			
					Wien K.F.N.B.				1·88	1 42	0·46			
					Wien Donauuferbahnhof K.F.N.B.				1·89	1·42	0·47			
				Rosdzin	Floridsdorf-Donaufeld				1·72	1·27	0·45			
					Marchegg K.F.N.B.				1·68	1·27	0·41			
					Wien K.F.N.B.				1·73	1·27	0·46			
					Wien Donauuferbahnhof K.F.N.B.				1·74	1·27	0·47			
1262	Eisenbahn Wien-Aspang		Baumwolle, rohe, von Triest oder Fiume provenirend	Wr.-Neustadt transit	Ober-Waltersdorf	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen	Giltig bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif Ausnahmetarif VI	9·0 kr.	7·5 kr.	1·5 kr.	Im Rückvergütungswege	Vorlage auf schliessende Firma lautenden Frachtbriefe bis Ende Jänner 1894	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1263	Südbahn-Gesellschaft		Knochenmehl	Laibach S.B.	Triest S.B. und Fiume	Frachtzahlung mindest. für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	59 Heller	52 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		
									bezw. incl. ungar. Steuer					
1264	Südbahn-Gesellschaft		Baumwolle, rohe	Triest S.B. und Fiume	Leibnitz	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Zusammenstellung von Frachtsätzen im Verkehre zwischen Triest und Fiume und Stationen der Südbahn und Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, giltig vom 24. December 1883	220 Heller	200 Heller	20 Heller	Im Kartirungswege		
1265	Südbahn-Gesellschaft	K. k. Staatsbahnen	Parquetten, Parquetteriewaaren und Friese	Villach	Wien (Matzleinsdorf)	Bei Aufgabe in Quantitäten unter 5000 kg	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller 388	Heller 299	Heller 89	Im Kartirungswege		
					Velden				23	20	3			
					Pörtschach a/S.				33	28	5			
					Klagenfurt				43	36	7			
					U.-Drauburg				109	92	17			
					Marburg				163	139	24			
					Graz				221	184	37			
					Spittal a/D.				43	36	7			
					Lienz				109	92	17			
					Toblach				154	132	22			
					Bruneck				171	146	25			
					Franzensfeste				205	172	33			
					Innsbruck				272	220	52			
					Hall				280	226	54			
					Brixen				213	178	35			
					Bozen-Gries				247	202	45			
					S. Michele				280	226	54			
					Trient				288	232	56			
					Roveredo				312	250	62			
1266	Südbahn-Gesellschaft		Kalk	Sagor	Csaktornya	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II	70	60	10	Im Kartirungswege		
					Kanizsa				83	69	14			
					Zákány				83	69	14			
					Barcs				96	82	14			
					Berzencze				87	77	10			
					Babocsa				94	82	12			
					Szombathely				109	93	16			
					Sziszek				70	57	13			
					St. Lorenzen				65	53	12			
				Stübing	Graz S.B.				16	10	6			
					Puntigam				22	14	8			
					Bruck a/M.				28	18	10			
					Leoben				39	26	13			
					Mürzzuschlag				47	34	13			
				Graz S.B.	Zákány				78	66	12			
			Mineralkohle	Trifail	Sagor				12	8	4			Hiedurch wird die im Verordgs.-Blatte Nr. 39 vom 6. April 1893 sub Post 838 publicirte Begünstigung für die gleiche Relation gegenstandslos
									Heller, bezw. inclus. ungar. Steuer					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1267	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Fassverdichtungsleim (Exquisit)	Wien K.E.B. Prag K.F.J.B.	Passau Simbach Salzburg Linz Passau Simbach Salzburg Linz	Bei Aufgabe a) unter 5000 kg b) von mindestens 5000 kg pro Wagen c) bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 1. Neuauflage, giltig vom 15. Jänner 1893	a) Classe I b) Ausnahmetarif IV a c) Ausnahmetarif IV b	a) Classe II b) Classe A c) Classe C	Verschieden	Im Kartirungswege		
1268	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Lebende Krebse als Eilgut	Podwołoczyska Tarnopol	Prag	Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 655·7 630·7		Im Kartirungswege		

Druckfehler-Berichtigungen. Südbahn-Gesellschaft. Bei der im Verordnungs-Blatte Nr. 64 vom 6. Juni d. J. unter fortlaufender Nr. 1247 publicirten Begünstigung soll es in der Rubrik „für Artikel" statt „Fassreifen und Tonnenbände" richtig „Fassreifen und Tonnenbände"; ferner bei der im selben Verordnungs-Blatte, unter der gleichen fortlaufenden Nummer für Wein der Pos. W. 10, Weinmaische etc. Pos. W. 13 des Tarifes Theil I publicirten Begünstigung in der Rubrik „Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht — Frachtsatz per 100 kg" statt „Sperrig" richtig „Classe II" und in der Rubrik „Zugestandener Frachtsatz per 100 kg" statt „Classe II" richtig „Classe A" heissen.

Die dreizehnte ordentliche Generalversammlung

der

Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft

findet **am 20. Juni 1893, 11 Uhr Vormittags,** in **Wien,** I., Mölkerbastei Nr. 5, I. Stock, statt.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Geschäftsbericht.
2. Vorlage des Rechnungsabschlusses.
3. Bestimmung über die Verwendung des Reingewinnes.
4. Beschlussfassung über ein Uebereinkommen mit der k. k. österreichischen Regierung, betreffend die Erwerbung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch den Staat und Ermächtigung des Directionsrathes zur Durchführung der damit zusammenhängenden Massnahmen und inshesondere zur Vornahme der in dem Uebereinkommen vorgesehenen Statuten-Aenderungen.
5. Verwaltungsausschuss-Wahlen.

Jene P. T. Actionäre, welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden eingeladen, ihre Actien spätestens am 15. Juni 1893 (conf. § 28 der Statuten) bei einer der nachverzeichneten Stellen, nämlich:

in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, sowie bei deren Zweiganstalten in **Prag, Brünn, Troppau, Triest** und **Lemberg,**
in **Wien** bei der Union-Bank,
in **Prag** bei der Böhmischen Union-Bank,
in **Berlin** bei den Herren Born & Busse,
in **Frankfurt a/M.** bei der Deutschen Effecten- u. Wechselbank,
in **Hamburg** bei den Herren M. M. Warburg & Co.,
in **Leipzig** bei der Leipziger Bank

gegen Empfangnahme der Legitimationskarte zu hinterlegen.

Wien, den 3. Juni 1893.

Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Abänderung zum Hangar-Tarif

(von heute ab giltig).

Die Gebühren für Abwaage und Vorbereitung zum Verladen der Eisenbahnwagen für **Paraffin in Schuppen** werden auf $2^1/_2$ Kreuzer per 100 Kilogramm herabgesetzt.

Triest, den 30. Mai 1893.

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 66. **Wien, 10. Juni 1893.** **VI. Jahrgang.**

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Uebereinkommen, welches auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 120, zwischen dem k. k. Handelsministerium und dem k. k. Finanzministerium Namens der k. k. Staatsverwaltung einerseits und dem steiermärkischen Landesausschusse Namens des Herzogthums Steiermark andererseits zum Zwecke der Sicherstellung des Baues der schmalspurigen Localbahn von Unzmarkt über Murau und Tamsweg nach Mauterndorf (Murthalbahn) am unten gesetzten Orte und Tage abgeschlossen worden ist, wie folgt:

§ 1.

Die k. k. Staatsverwaltung ertheilt auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 120, dem steiermärkischen Landesausschusse die Zusicherung, die von demselben zu zeichnenden und voll einzuzahlenden Stammactien der für die schmalspurige Localbahn von Unzmarkt nach Mauterndorf (Murthalbahn) zu bildenden Actiengesellschaft im Nominalbetrage von 400.000 fl. ö. W. in Noten nach Erfüllung der Bedingungen, an welche diese Betheiligung des Staatsschatzes zufolge des Eingangs bezogenen Gesetzes geknüpft erscheint, zum vollen Nennwerthe zu übernehmen und der steiermärkische Landesausschuss nimmt diese Zusicherung an und verpflichtet sich demgemäss, die besagten Stammactien im Nominalbetrage von 400.000 fl. ö. W. in Noten zum Paricurse in Gemässheit der Bestimmungen des bezogenen Gesetzes und nach Inhalt dieses Uebereinkommens dem Staate ins Eigenthum zu überlassen.

§ 2.

Der steiermärkische Landesausschuss erklärt sich im Sinne des Landtagsbeschlusses vom 31. März 1892 bereit, die vom Lande Steiermark für die Eisenbahn Eisenerz-Vordernberg zugesicherte Beitragsleistung, bestehend in zwanzig Jahresraten zu 20.000 fl. ö. W., in eine einmalige, mit dem 31. December 1894 fällig werdende Capitalszahlung im Betrage von 330.000 fl. ö. W. in Noten umzuwandeln; die k. k. Staatsverwaltung nimmt dieses Anerbieten an und verpflichtet sich demgemäss, dafür Vorsorge zu treffen, dass das Land Steiermark aus dem vorangeführten Titel weder von Seite des Staates, noch auch von Seite der Actiengesellschaft „Localbahn Eisenerz-Vordernberg“ zu irgend einer Leistung ausser der Zahlung des vorgenannten, mit 31. December 1894 fällig werdenden Capitalsbetrages von 330.000 fl. ö. W. in Noten herangezogen wird.

§ 3.

Von den in § 1 gedachten Stammactien der für die schmalspurige Localbahn von Unzmarkt nach Mauterndorf (Murthalbahn) zu bildenden Actiengesellschaft ist der Nominalbetrag von 330.000 fl. ö. W., soferne bis dahin die in dem Gesetze vom 28. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 120, vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt sein werden, am 1. Jänner 1895 vom Staate zu übernehmen und ist zur Begleichung des für diese Stammactien entfallenden Kaufpreises der laut § 2 dieses Uebereinkommens dem Staate zustehende Capitalsbetrag von 330.000 fl. ö. W. in Noten im Compensationswege zu verwenden.

Der restliche Nominalbetrag von 70.000 fl. ö. W. der gedachten Stammactien ist, die Erfüllung der im Gesetze vom 28. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 120, festgesetzten Bedingungen vorausgesetzt, binnen 14 Tagen nach der Eröffnung des Betriebes der schmalspurigen Localbahn von Unzmarkt nach Mauterndorf (Murthalbahn), jedoch keinesfalls vor dem 1. Jänner 1895, vom Staate zu übernehmen und gleichzeitig der entfallende Kaufpreis per 70.000 fl. ö. W. in Noten dem steiermärkischen Landesausschusse in Baarem flüssig zu machen.

§ 4.

Die Contrahenten verzichten wechselseitig auf das Rechtsmittel der Anfechtung des gegenwärtigen Uebereinkommens wegen Verletzung über die Hälfte.

§ 5.

Ein etwaiger Rechtsstreit aus Anlass dieses Uebereinkommens ist ausschliesslich vor dem k. k. Handelsgerichte in Wien und in jedem Falle im summarischen Verfahren auszutragen.

§ 6.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird in zwei gleichlautenden Original-Exemplaren ausgefertigt, von welchen eines in Verwahrung des k. k. Handelsministeriums bleibt, während das andere dem steiermärkischen Landesausschusse ausgefolgt wird.

Urkund dessen nachstehende Fertigungen.

Wien, am 22. Mai 1893.

Der k. k. Handelsminister:
Bacquehem m. p.

Der k. k. Finanzminister:
Steinbach m. p.

Graz, am 2. Mai 1893.

Vom steiermärkischen Landesausschusse:

Graf Wurmbrand m. p.
Landeshauptmann.

Dr. Josef Schmiderer m. p.
Landesausschuss.

Dr. Reicher m. p.
Landesausschuss.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn, ausgehend von einem geeigneten Punkte der Flügelbahn Morchenstern-Josefsthal nach Unter-Polaun, eventuell bis nach Ober-Polaun.

Das k. k. Handelsministerium hat der Localbahn-Gesellschaft Reichenberg-Gablonz die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn, ausgehend von einem geeigneten Punkte der Flügelbahn Morchenstern-Josefsthal nach Unter-Polaun, eventuell bis nach Ober-Polaun, im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 24. Mai 1893. Z. 23.240.

Erprobungen und Revisions-Druckproben von Locomotivkesseln im Jahre 1892.

In Gemässheit des Gesetzes vom 7. Juli 1871, R.-G.-Bl. Nr. 112, und der Ministerial-Verordnung vom 1. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 130, wurden im Jahre 1892 165 neue Kessel zu neuen Locomotiven, 49 neue Kessel zu alten Locomotiven und 219 reparirte Kessel zu alten Locomotiven, in Summe 433 Locomotivkessel, erprobt, von welchen nur je ein Kessel in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in München, in der Schweizerischen Maschinenfabrik in Winterthur und in der Maschinenbau-Gesellschaft in Heilbronn, sämmtliche übrigen 430 Kessel jedoch theils in inländischen Fabriken, theils in inländischen Bahnwerkstätten neu erbaut, bezw. reparirt wurden.

Von den 3 vom Auslande bezogenen Locomotivkesseln wurde ein Kessel im Jahre 1874 in der Schweizerischen Maschinenfabrik in Winterthur, ein Kessel im Jahre 1875 in der Fabrik der Maschinenbau-Gesellschaft in Heilbronn neu erbaut und diese beiden Kessel im Jahre 1892 von der Firma Gebrüder Grödel, Sägewerksbesitzer in Demnia wyzna erworben und der vorgeschriebenen Probe unterzogen. Der in der Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in München angefertigte Kessel war für die Fabrik des J. Blockmann in Mürzzuschlag bestimmt,

Die inländischen Fabriken sind an der Lieferung, resp. Reparatur von Kesseln, wie folgt, betheiligt:

Die Locomotivfabrik vormals G. Sigl in Wr.-Neustadt mit 60 neuen und 5 reparirten Kesseln, und zwar an neuen Kesseln: 31 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, 5 Stück für die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 5 Stück für die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen, 3 Stück für die k. k. priv. Kaschau-Oderberger Bahn, 3 Stück für die Localbahn Nagy-Karoly—Samkut, 2 Stück für die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, 2 Stück für die Wiener Localeisenbahn-Gesellschaft und 2 Stück für die königl. serbischen Staatsbahnen. Ferner je 1 Stück für die a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, die k. k. priv. Neutitscheiner Localbahn, die Szamosthaler Bahn, die Siebenbürger Waldindustrie-Gesellschaft, die Waldindustriebahn J. Liebscher & Comp. in Dimbro, die Marmaroser Salzbahn und ein neuer Kessel zu einer bestehenden Locomotive für die Schleppbahn der Wr.-Neustädter Locomotivfabrik. An reparirten Kesseln 3 Stück für die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft, 2 Stück für die k. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Die ldbf. Maschinenfabrik der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien mit 49 neuen und 6 Stück reparirten Kesseln, und zwar: An neuen Kesseln: 18 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, 9 Stück für die kgl. Rumänischen Staatsbahnen, 6 Stück für die eigene Bahn, 6 Stück für die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn, ferner je 3 Stück für die Gross-Kikinda-Becskereker Bahn und Kolozsodri-Közuti—Vaspálya-Bahn,

je 1 Stück für die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und die Orientalischen Eisenbahnen und 2 Stück neue Kessel als Reserve zu alten Locomotiven für die k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. An reparirten Kesseln: 1 Stück für die eigene Bahn und 5 Stück für die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.

Die Locomotivfabrik bei Floridsdorf mit 36 neuen Kesseln, und zwar 22 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, 5 Stück für die k. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn, 3 Stück für die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, 2 Stück für die Mährisch-Schlesische Centralbahn und 4 Stück für eigenen Vorrath.

Die Locomotivfabrik von Krauss & Comp. in Linz mit 19 neuen und 3 reparirten Kesseln, und zwar: An neuen Kesseln: 4 Stück an die steiermärkischen Landeseisenbahnen, je 2 Stück für die k. k. Oesterr. Staatsbahnen, die k. u. k. Bosnabahn, die bosnisch-herzegowinische Staatsbahn und für die freiherrl. Popper'sche Vertretung in Czernowitz, ferner je ein Stück für die Kurowitzer Cementkalkfabrik in Tlumatschau, für die Kremsthalbahn, die Localbahn Mori-Arco-Riva a/G., für die Salzkammergut-Localbahn (Schafbergbahn), die Werksdirection des Erdövideker Bergbauvereines in Kopecs und 2 Stück für eigenen Vorrath. An reparirten Kesseln je 1 Stück für die Bauunternehmung P. Oss & Bertolini in Trient, die Trifailer Kohlengewerkschaft und die Adriatische Steinkohlengewerkschaft in Carpano.

In den Werkstätten der verschiedenen Bahnen wurden theils neue, zum grössten Theile aber blos reparirte Kessel erprobt und erscheinen die Werkstätten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Wien, Linz, Knittelfeld, Gmünd, Bodenbach, Salzburg, Pilsen, Stryj, Lemberg, Stanislau und Neu-Sandez mit zusammen 97 Stück (der Reihe nach 8, 31, 14, 3, 3, 5, 4, 10, 8, 7 und 4), jene der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Prag und Simmering mit 21 Stück (der Reihe nach 15 und 6), die Werkstätte der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Floridsdorf mit 35 Stück, die Werkstätten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien, Marburg und Innsbruck mit 66 Stück (der Reihe nach 29, 34 und 3), die Werkstätten der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn in Jedlesee und Nimburg mit 15 Stück (u. zw. 2 und 13), die Werkstätte der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Reichenberg mit 1 Stück, die der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in Aussig mit 3 Stück, diejenige der Böhmischen Nordbahn in Böhmisch-Leipa und der Eisenbahn Wien-Aspang in Wien mit je 1 Stück und die Werkstätte der Buschtěhrader Eisenbahn in Komotau mit 8 Stück an der Gesammtsumme betheiligt. Ausser diesen vorangeführten wurden in der Maschinenfabrik von St. Jaschke & Sohn in Wien für die Dampftramway Gesellschaft vormals Krauss & Comp. 2 Kessel, in der Dampfkessel- und Maschinenfabrik von J. Sperber in Wien für die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft und in der Maschinenfabrik von F. Reithauer in Wien für die Bauunternehmung von A. A. Hauser in Wien je 1 Kessel reparirt und erprobt.

Ausser diesen 433 Erprobungen wurden im Jahre 1892 theils in den verschiedenen Werkstätten, theils in den Heizhäusern 469 Kesselrevisions-Druckproben vorgenommen. An denselben participiren die k. k. Oesterr. Staatsbahnen mit 150 Stück, die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit 66, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 60, die Südbahn-Gesellschaft mit 58, die Oesterr. Nordwestbahn mit 28, die Buschtěhrader Eisenbahn mit 25, die Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn mit 15, ferner die Aussig-Teplitzer Eisenbahn und die Südnorddeutsche Verbindungsbahn mit je 12, die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft mit 6, die Böhmische Westbahn mit 5, die Böhmischen Commerialbahnen mit 4 Stück, dann mit je 3 Stück die Bauunternehmung E. Gross & Comp. in Wien, die Böhmische Nordbahn, die Dampftramway vormals Krauss & Comp., die Mühlkreisbahn und die Eisenbahn Wien-Aspang, mit je 2 Stück die Bukowinaer Localbahnen, die Donauregulirungs-Bauunternehmung, die Kremsthalbahn und die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft, schliesslich mit je 1 Stück die Localbahn Barcs-Pakracz-Lipik, Civilingenieur Herglotz in Eger, die Kuttenberger Localbahn, die Mährische Grenzbahn und die Stauding-Stramberger Localbahn.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn von Amstetten nach Schwarzenau. (Theilstrecke Amstetten—Grein: Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 13. Mai das von den Concessionswerbern Franz Schwarz, Bürgermeister der Stadt Grein a/d. Donau, und Med. Dr. Otto Fleischhanderl, Besitzer der Wasserheilanstalt Kreutzen, vorgelegte generelle Project für die Theilstrecke Amstetten—Grein der projectirten normalspurigen Localbahn Amstetten-Schwarzenau der Statthalterei in Wien mit dem Auftrage übermittelt, bezüglich dieses Projectes im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und einvernehmlich mit der Statthalterei in Linz die Zeit für die Amtshandlung so zu bestimmen, dass dieselbe nach Beendigung auf niederösterr. Gebiete unmittelbar anschliessend für die in Oberösterreich gelegene Theilstrecke fortgesetzt werden. [H.-M.-Z. 17.296.]

Projectirte Localbahn von Olbersdorf nach Hotzenplotz. (Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Troppau hat die Trassenrevision bezüglich des Projectes der Concessionswerber Heinrich Steuer, Gutsbesitzer in Jägerndorf, und Civilingenieur k. k. Baurath Oscar Baron Lazarini in Graz für eine Localbahn von Olbersdorf nach Hotzenplotz für den 12. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Kortüm betraut. [G.-I.-Z. 10.950.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Linie Wien—Eger: Verbreiterung des Bahnhofplanums und Verlegung der Zufahrtsstrasse in der Station Hötzelsdorf-Geras: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Wien hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Verbreiterung des Bahnhofplanums und Verlegung der Zufahrtsstrasse in der Station Hötzelsdorf-Geras der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger für den 10. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär von Waniek betraut. [G.-I.-Z. 9895.]

Salzkammergut-Localbahn. (Anschlusslinie an die Staatsbahn in Ischl: Brückenherstellung.) Das Project für die Herstellung einer eisernen Brücke mit 20 m Spannweite in km 1·7/8 der Verbindungslinie Ischl-Localbahn—Ischl-Staatsbahn wurde zur Ausführung genehmigt. [6. Mai, Z. 14.296.]

— (Linie Ischl—Strobl—Mondsee: Errichtung einer Personen-Haltestelle.) In km 22·9 bis 23·0 der Localbahnstrecke Strobl—St. Lorenzen wird nächst St. Gilgen eine Personen-Haltestelle errichtet. [18. Mai, Z. 25.936.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Linie Karolinenbrücke—Parsch: Oberbau-Normalpläne.) Die Normalpläne für Schwellenlage, Schienenüberhöhung, Spurerweiterung, Weichen- und Wechselanlagen wurden genehmigt. [3. Mai, Z. 22.927.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Pferdebahnstrecke Residenzplatz—Festungsgasse: Betriebsbewilligung.) Auf Grund des Ergebnisses der am 25. April durchgeführten technisch-polizeilichen Prüfung wurde der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft für die Pferdebahnstrecke Residenzplatz—Festungsgasse die Betriebsbewilligung ertheilt. [18. Mai, Z. 25.937.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 23. und 27. März hat behufs Wiedererprobung neuerlich die technisch-polizeiliche Prüfung von den zwei nachbeschriebenen, auf den Linien der k. k. Staatsbahnen verwendeten Lastzugsmaschinen stattgefunden. — Die Maschinen besitzen die Inventarsnummer 4062, bezw. 4063, Serie III/b, und wurden im Jahre 1861 in der Locomotivfabrik Sigl in Wien gebaut. Der Kessel der mit der Inventarsnummer 4062 bezeichneten Maschine wurde im Jahre 1873 in der Fabrik von Kessler in Esslingen gebaut, im Jahre 1875 auf die Maschine montirt und mit gutem Erfolge am 20. October 1887 erprobt und am 12. October 1892 revidirt. Der Kessel der anderen Maschine wurde im Jahre 1873 bei Kessler in Esslingen gebaut, im Jahre 1877 auf diese Maschine montirt, am 13. Februar 1877 laut Certificat 1446 ex 1877 mit gutem Erfolge erprobt und am 12. October 1892 anstandslos revidirt. Beide Maschinen sind gleichartig gebaut und besitzen im Ganzen drei Achsen, von denen die zweite die Triebachse ist; die erste und dritte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben aussenliegende Cylinder, aussenliegende Frames. Die Steuerung zeigt die Construction nach Stephenson, ist innenliegend und geschieht mittelst Hebel. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen. Die Kessel sind mit vollständiger Armatur ausgerüstet und sind die Maschinen ausserdem noch versehen mit variablem Blasrohr, Hilfsgebläse, zwei Injectoren nach Schau, Sandstreuapparat, Tenderspindelbremse, Dampfheizungs-Einrichtung und Cylinderrauchfang nach Ressig. Die Spurweite ist die normale, das Totalgewicht jeder dieser Maschinen 35·65 t. Die concessionirte Dampfheizung beträgt 8 Atmosphären. Die Probefahrt der mit Inventarsnummer 4062 bezeichneten Maschine wurde auf der 8·7 km langen Strecke Zimnawoda bis Lemberg der k. k. Staatsbahnen unternommen und hiebei eine maximale Geschwindigkeit von 50 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 40 km per Stunde erreicht. Bei der auf der 7·5 km langen Theilstrecke von Mszana bis Zimnawoda der k. k. Staatsbahnen vorgenommenen Probefahrt wurde bei der mit Inventarsnummer 4063 bezeichneten Maschine eine maximale Geschwindigkeit von 67 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 41 km per Stunde erreicht. Da beide Maschinen selbst bei der erreichten höchsten Geschwindigkeit einen ruhigen und sicheren Gang zeigten, obwaltete aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand, dieselben dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den k. k. Staatsbahnen zu übergeben. [Z. 26.107.]

Localbahn Eisenerz-Vordernberg. (Eröffnung der Betriebsausweiche Glaslbremse für den Personen- und Gepäcksverkehr.) Am 1. Juni wurde die bisher blos internen Zwecken dienende Betriebsausweiche Glaslbremse zwischen den Stationen Prebichl und Vordernberg-Rathhaus für den allgemeinen Personen- und Gepäcksverkehr, jedoch nur versuchsweise und gegen Widerruf eröffnet. Die Abfertigung von Personen und Gepäck in dieser Haltestelle findet nur beim Zuge im Nachzahlungswege statt. Bei Abfertigung nach derselben gelangen in den Stationen Eisenerz, Erzberg, Prebichl, Vordernberg-Rathhaus und Vordernberg auch Fabrkarten für die Hin- und Rückfahrt zur Ausgabe.

Verkehrsstörungen, bezw. Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

6. Juni. In den Strecken Hadikfalva—Radautz, Berhometh a. S.—Mežebrody, Hatna—Kimpolung und Czernowitz—Nowosielitza wurde der Verkehr in Folge der Beschädigung des Bahnkörpers durch Hochwasser bis auf Weiteres eingestellt.

7. Juni. In Folge mehrfacher Beschädigungen des Bahnkörpers durch Hochwasser wurde der Gesammtverkehr in der Strecke Neu-Zagorz—Chyrów bis auf Weiteres und in der Strecke Hadikfalva—Suczawa auf circa 6 Tage eingestellt.

In der Strecke Stryj—Stanislau wurde der Gesammtverkehr Früh wieder aufgenommen.

8. Juni. Auf der Localbahn Karapcziu—Czudin wurde wegen Dammriss der Gesammtverkehr eingestellt.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat die den Nachbenannten seinerzeit im Sinne der bestehenden Normen ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachstehend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 22. April 1893, Z. 24.310/III, die seinerzeit mit Erlass vom 26. März 1892, Z. 28.538, dem Landtags-Abgeordneten für Croatien Dr. Ludwig Schwarz ertheilte Vorconcession für eine von der Station Ogulin der Linie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume abzweigende, über Ostaria, Josipdol, Jesenicza, Plaški, Saborski und die Gemarkung der Gemeinden Petrovoselo, Zaralnje-Dolnje und Zaralnje-Gornje bis zur ungarisch (croatisch)-bosnischen Landesgrenze führende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 69 ex 1892), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

2. Mit Erlass vom 5. Mai 1893, Z. 26.729, die seinerzeit mit Erlass vom 21. April 1892, Z. 23.150, dem k. k. österr. Baurathe, Ingenieur Friedrich Ritter von Stach ertheilte Vorconcession für folgendes Eisenbahnnetz:

   a) eine von der Station Gyula-Fehérvár (Karlsburg, Comitat Alsó-Fehér in Siebenbürgen) der Linie Budapest—Arad—Tövis abzweigende, über Kisfalud, Sárd, Ompolyca, Tófalu, Metesd, Ganrény, Preszáka, Galac und die Gemarkung der Gemeinde Petrosán bis Zalatna führende normalspurige Localbahn;

   b) eine von der Endstation Zalatna der Linie a) abzweigende, vorläufig nur für den Frachtenverkehr einzurichtende, bis Valea-Doszului führende normalspurige Schleppbahn;

   c) eine von der zukünftigen Station Sárd der Linie a) abzweigende, bis Magyar-Igen führende normalspurige Localbahn, eventuell eine gleichfalls normalspurig auszuführende Strasseneisenbahn mit Dampfbetrieb (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 58 ex 1892, Vorconcession Post 3), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

3. Mit Erlass vom 7. Mai 1893, Z. 26.876/III, die seinerzeit mit Erlass vom 28. Mai 1892, Z. 25.041/III, dem Grafen Alexander Haller, dem kgl. Rathe Gustav Dröxler, Bürgermeister der kgl. Freistadt Pozsony (Pressburg), dem Johann Fink, Bürgermeister der kgl. Freistadt Sopron (Oedenburg) und dem Ludwig Conrád, Bürgermeister der kgl. Freistadt Ruszt, ertheilte Vorconcession für folgendes Eisenbahnnetz, und zwar:

   a) eine von der Station Sopron (Oedenburg) der Südbahnlinie Wr.-Neustadt—Kanizsa—Barcs und der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Györ (Raab)—Ebenfurth ausgehende und diese über Ruszt in der Station Pándorf (Parendorf) mit der Linie Budapest—Bruck a/L. der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und von dort aus über Gáta, Körtvélyes und Köpcseny in der Station Lipotfalu mit der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Pozsony (Pozsony-Ujváros [Pressburg-Neustift])—Szombathely (Steinamanger) der Westungarischen Localbahnen verbindende normalspurige Localbahn;

   b) eine von der zukünftigen Station Nesjider (Neusiedl am See) der Linie a) ausgehende, einerseits über die Gemarkung der Gemeinde Védeny und weiterbin über Gálos bis Boldogosszony führende normalspurige Localbahn:

   c) eine von der zukünftigen Station Ruszt der Linie a) ausgehende, bis Szent-Margita (St. Margarethen) und von dort aus bis zu den dortigen Kohlenbergbau-Revieren und Steinbrüchen führende normalspurige Localbahn, beide letztere als Flügelbahnen der Linie a) (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 68, Vorconcession Post 3), auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Kaschau-Oderberger-Eisenbahn. (Ordentliche Generalversammlung.) Am 30. Mai fand in Budapest unter Vorsitz des Directions-Präsidenten Dr. Max Ritter von Falk die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Actien-Gesellschaft „Kaschau-Oderberger Eisenbahn" statt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 71 ex 1892), bei welchem Anlasse die kgl. ungar. Regierung durch den Ministerialrath Emil von Abonyi vertreten war. Nach Constatirung der Beschlussfähigkeit der Versammlung und Constituirung des Bureau, gelangte der Bericht der Direction über die Gestion im Laufe des Betriebsjahres 1892 zur Verlesung. Diesem zu Folge hat die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen den Betrieb der Strecke Csacza—Zwardon in Folge Verstaatlichung der ungar. Linien der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft auf die Gesellschaft übertragen. Der Betrieb der erwähnten Strecke wurde am 1. Februar 1892 thatsächlich übernommen und die Einnahmen und Ausgaben derselben erscheinen von diesem Tage an in der Betriebsrechnung verbucht. Der kgl. ungar. Handelsminister hat die Verfügung getroffen, dass das investirte Capital der Strecke Csacza—Zwardon in die Bilanz der Gesellschaft getrennt auf-

genommen werde. Obzwar die Direction gegen diese Verfügung vom formellen Standpunkte Bedenken gehabt, wurde dennoch darauf eingegangen, dass das investirte Capital der Strecke Csacza—Zwardon, welches gegenwärtig 2,549.159 fl. 45 kr. beträgt, nach Summirung der auf die gesellschaftlichen Linien bezüglichen Bilanzposten und mit Hinweis auf das Datum und die Zahl des erwähnten Erlasses in die gesellschaftliche Bilanz getrennt aufgenommen werde. Der Betrieb der von der Station Igló nach Löcse führenden 12·66 km langen Löcsethal - Local-Eisenbahn wurde auf Grund einer 50%igen Theilung der Brutto-Einnahmen ebenfalls übernommen. Diese Bahn wurde am 8. November 1892 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Wegen Ausbaues des zweiten Geleises der Theilstrecke Zsolna—Oderberg sind die bezüglichen Detailpläne und Kostenvoranschläge beiden Regierungen behufs Genehmigung unterbreitet worden. In dieser Angelegenheit ist eine endgiltige Entscheidung noch nicht erfolgt. Die in Folge Zunahme des Verkehrs in Aussicht genommene Anschaffung von 500 Kohlenwagen wurde im Laufe 1892 unter den bereits mitgetheilten Bedingungen vollzogen. In Folge der Steigerung des Personenverkehrs hat die Direction beschlossen, 30 Personenwagen zu bestellen, deren Kaufpreis sammt Zinsen in 40 nacheinander folgenden, gleichen vierteljährigen Raten getilgt nnd anstatt der die Betriebsrechnung belastenden Wagenmiethen zu Lasten dieses Contos verrechnet wird. Nachdem das Materialdepot in Ruttka den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr entspricht, wird die Gesellschaft ein den heutigen Anforderungen entsprechendes Materialdepot herstellen lassen. Trotz der Cholera-Epidemie und der Güterstauungen im Nachbarverkehr kann constatirt werden, dass sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, wie auch in den hieraus resultirenden Einnahmen eine erhebliche Zunahme stattgefunden hat, wozu die Einnahmen der Strecke Csacza—Zwardon beigetragen haben. Die Erhöhung der Einnahmen hat die Steigerung der normalen Betriebsausgaben nach sich gezogen. Der Betriebscoëfficient ist dennoch günstig, da die Ausgaben blos 43·1% der Einnahmen in Anspruch genommen haben. Gegenüber den Ergebnissen des Jahres 1891 hat sich der Verkehr nach Zugskilometer um 5·8%, nach Brutto-Tonnen um 70%, nach den im Verkehr gewesenen Wagenachsen um 5·9%, nach dem bewegten Nettogewicht um 5·4% gehoben. Die Einnahmen erhöhten sich um fl. 263.059·17 oder 4·1%, der Betriebsüberschuss um fl. 17.137·03 oder 0·5% gegenüber den Erträgnissen des Jahres 1891 und betragen die Brutto-Einnahmen fl. 14.850 per Bahnkilometer. Im abgelaufenen Betriebsjahre wurden aus dem Reste des ungar. Investitions-Anlehens für Bauten fl. 105 572·21 und zur Vermehrung des Inventars fl. 6330, ferner aus dem Reste des österr. Investitions-Anlehens für Bauten fl. 296.386·34 und für Inventargegenstände fl. 1160·15 verwendet. Die Legung des Stahlschienen-Oberbaues wurde im Jahre 1882 fortgesetzt und es wird berichtet, dass sowohl auf der ungarischen, wie auch auf der österreichischen Strecke die ganze currente Bahn mit Stahlschienen versehen ist. Der Personenverkehr gestaltete sich, wie folgt: Es wurden befördert 1,658.793 Civilpersonen und 16.912 Militärpersonen, im Ganzen wurden 1,675.705 Personen befördert, somit um 110.013 Civilpersonen, d. i. um 7·10% mehr als im Jahre 1891. Die Dichtigkeit des Personenverkehrs hat sich um 1·13% erhöht. Im Reisegepäck-Verkehr wurden befördert: an Freigewicht 247·2 t, an Uebergewicht 3.065·9 t. Das im Jahre 1892 beförderte Eilgutquantum hat betragen 5.308·3 t, der von demselben zurückgelegte Weg 452.267·2 Tonnen - Kilometer, der von einer Tonne zurückgelegte Weg 85·2 km, welches Resultat gegenüber dem Resultate des Vorjahres bezüglich der beförderten Menge nnd bezüglich des zurückgelegten Weges eine Zunahme aufweist. Nach den Tarifclassen vertheilen sich die beförderten Frachten wie folgt: Güter zum Normaltarife der I. Classe 25.280·6 t = 0·85%, Güter zum Normaltarife der II. Classe 129.530·8 t = 4·39%, sperrige Güter 6709 t = 0·22%, Güter zu ermässigten Tarifen 2,783.695·9 t = 94·54% des Gesammtquantums, zusammen 2,950.217·2 t oder 5·2%. Das gesammte Quantum an Regiegütern, welches sowohl mit Güterzügen, als mit separaten Materialzügen befördert wurde, betrug 293.907·3 t mit 12,551.850·0 Tonnen-Kilometern. Die Brutto-Einnahmen des Jahres 1892 waren: Transport-Einnahmen fl. 6,432.345·38, verschiedene Einnahmen fl. 175.235·26, zusammen fl. 6,607.580·64 gegen fl. 6,344.521·47 des Vorjahres, somit um fl. 263.059·17 oder aber 4·15% höher als im Vorjahr. Die Gesammt-Ausgaben des Betriebsjahres 1892 betrugen fl. 3,201.076·05, u. zw. betrugen die reinen Betriebs-Ausgaben fl. 2,848 029·95, die in den Gesammt-Ausgaben enthaltenen Ausgaben für Steuern und sonstige zum Betriebe nicht gehörigen Ausgaben betrugen fl. 353.046·10. Die financiellen Ergebnisse betreffend, gestalten sich selbe folgenderweise: Ungar. Linie: Einnahmen fl. 4,247.660·34, Ausgaben fl. 1,968.948·08, Ueberschuss fl. 2,278.712·26; österr. Linie: Einnahmen fl. 2,359.920·30, Ausgaben fl. 1,232.127·97, Ueberschuss fl. 1,127.792·33, zusammen Einnahmen fl. 6,607.580·64, Ausgaben fl. 3,201 076·05, Ueberschuss fl. 3,406.504·59. Dem entgegen waren die Ergebnisse im Jahre 1891: ungar. Linie: Einnahmen fl. 4,120.548·99, Ausgab. fl. 1,850.468.80, Ueberschuss fl. 2,270.080·19; österr. Linie: Einnahmen fl. 2,223.972·48, Ausgaben fl. 1,104.685·11, Ueberschuss fl. 1,119.287·37, zusammen Einnahmen fl. 6,344.521·47, Ausgaben fl. 2,955.153·91, Ueberschuss fl. 3,389.367·56. Es steigerten sich daher die Einnahmen im Jahre 1892 gegenüber dem Vorjahre auf der ungar. Linie um fl. 127.111·35 = 3·08%, auf der österr. Linie um fl. 135.947·82 = 6·11%, und zusammen um fl. 263.059·17 = 4·15%. Bei den Ausgaben ergibt sich eine Steigerung, u. zw. auf der ungar. Linie von fl. 118.479·28 = 6·40%, auf der österr. Linie von fl. 127.442·86 = 11·54%, und zusammen von fl. 245.922·14 = 8·32%. Somit resultirt beim Betriebsüberschuss der ungar. Linie eine Erhöhung von fl. 8632·07 = 0·38%, bei dem der österr. Linie hingegen von fl. 8504·96 = 0·76%, zusammen für die Gesammtlinien ein günstigeres Ergebniss von fl. 17.137·03 = 051%. Die ungar. Linie betreffend, sei noch bemerkt, dass der oben ausgewiesene Betriebsüberschuss den dem Staatsgarantie - Voranschlage zu Grunde gelegten Ueberschuss um fl. 32.552·26 übersteigt; ferner, dass der Reinerträgnissüberschuss der österr. Strecke, welcher gemäss den bestehenden Vereinbarungen der Garantie der ungar. Strecke zugute kommt und mit fl. 220.000 präliminirt wurde, fl. 294.000 beträgt. Unter dem Capitel Staatsgarantie wird Folgendes berichtet: „Zur Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals würden wir die Staatsgarantie pro 1892 von Seite des kgl. ungar. Staatsschatzes mit Silber fl. 298.336·30 in Anspruch nehmen müssen, was gegenüber der im Jahre 1891 beanspruchten Silber fl. 306.968.37 eine Minderbelastung von Silber fl. 8632·07 für den kgl. ungar. Staatsschatz ergibt. Von der zu Lasten des ungar. Staatsärars pro 1892 entfallenden Garantie per Silber fl. 298.336 30 kommt jedoch im Sinne Artikels II, Punkt 13 des Wiener Protokolls vom 23. December 1875 der auf der österr. Strecke erzielte reine Ueberschuss per Silber fl. 293.895·42 in Abschlag, so dass die Seitens des kgl. ungar. Staatsärars zu leistende Netto - Garantie in Silber eigentlich nur fl. 4440·88 beträgt. Dagegen beträgt das auf der österr. Strecke resultirte und — wie oben erwähnt — zur Ausfallsergänzung der ungar. Bahnstrecke verwendete Reinerträgniss pro 1892 Silber fl. 293.895·42, was gegenüber den im Jahre 1891 ausgewiesenen Silber fl. 285.390·46 ein höheres Reinerträgniss von Silber fl. 8504·96 ergibt.

Nach Kenntnissnahme des hierauf zur Vorlesung gebrachten Berichtes des Aufsichtsrathes wünschte Actionär Dr. Franz Krajtsik darüber Aufklärung, in welcher Weise die in der Bilanz ausgewiesene Post von verloosten, jedoch noch nicht eingelösten 4316 Stück fünfpercentiger Prioritäts-Obligationen I. Emission à fl. 200 Silber Nominal = fl. 863.200 ermittelt wurde, ob im Wege eines Ausweises der österr. Bodencredit - Anstalt oder in anderer Weise. Er sieht sich zur Stellung dieser Frage aus dem Grunde bemüssigt, weil die Nachricht circulirt, dass weit mehr Stücke noch im Umlaufe sind, man spricht sogar von solchen im Betrage von 3 Millionen Gulden. Weiter ersucht Redner die Direction, dafür sorgen zu wollen, dass die in Schwebe befindliche, die fünfpercentigen Prioritäts-Obligationen betreffende Angelegenheit je eher ausgetragen werde, indem es nicht im Interesse der Gesellschaft liegen kann, dass dies im Gerichtswege geschehe. Vicepräsident Eduard Loisch erwidert, dass die Zahl der noch nicht eingelösten Prioritäts - Obligationen in der Weise ermittelt wurde, dass die Seitens des Consortiums an die Direction gesendeten durchlöcherten, sonach annullirten Obligationen von der ganzen Summe der emittirten Stücke in Abzug gebracht und so die in der Bilanz ausgewiesene Ziffer von 4316 Stück gewonnen wurde. Betreffend die zweite Frage kann er versichern, dass die Direction ohnehin Alles unternimmt, um die in Schwebe befindliche Angelegenheit auf friedlichem Wege auszutragen. Er muss jedoch darauf aufmerksam machen, dass dem Consortium kein Präclusivtermin, betreffend Einlösung der in Rede stehenden Prioritäts-Obligationen festgestellt wurde, und dass Processe hinsichtlich der Valutadifferenzen, die von der Regierung nicht zuerkannt werden, im Zuge sind. Nichtsdestoweniger werde die Direction auch in Hinkunft Alles zur Ebnung der Angelegenheiten unternehmen. Die Antwort des Vicepräsidenten wurde von Dr. Krajtsik und von der Generalversammlung unter Zustimmung zur Kenntniss genommen und der Direction und dem Aufsichtsrathe das Absolutorium ertheilt. Nach Schluss der Debatte und Genehmigung sämmtlicher Berichte und Anträge wurde der Direction der Ausdruck des Vertrauens votirt und diese zur Durchführung aller im Interesse des Gedeihens der Unternehmung fernerhin sich als nothwendig er-

weisenden Massregeln, ermächtigt. Die Generalversammlung schritt endlich zur Wahl von zwei Directoren und eines Aufsichtsrathes. Es wurden gewählt in die Direction: Ed. Loisch und Conrad Reviczky (neu); in den Aufsichtsrath: Ludwig Kármán. In einer kurz nach der Generalversammlung stattgehabten Sitzung constituirte sich die Direction. Das bisherige Präsidium, u. zw. Präsident Dr. Max Falk und Vicepräsident Ed. Loisch, wurde wiedergewählt.

Schiffahrt.

Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. (Schiffsverbindungen ab Localschiffstation Stefaniebrücke nach und von Greifenstein an Sonn- und Feiertagen, giltig vom 1. Juni bis auf Weiteres.) Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft lässt ab 1. Juni bis auf Weiteres an Sonn- und Feiertagen von der Station Wien-Stefaniebrücke nach Greifenstein Separatschiffe verkehren. Es bestehen demnach an Sonn- und Feiertagen nach und von Greifenstein drei Schiffsverbindungen, und zwar ab Stefaniebrücke das Postschiff um 6 U. 30 M. Früh, ein Separatschiff (jedoch nur bei günstiger Witterung) um 9 U. 24 M. Vorm. und ein Separatschiff (bei jedem Wetter) um 2 U. 24 M. Nachm.; ab Greifenstein ein Separatschiff (nur bei günstiger Witterung) um 12 U. Mittags, das Postschiff um 2 U. 50 M. Nachm., und ein Separatschiff (bei jedem Wetter) um 7 U. 24 M. Abends. Die Separatschiffe berühren die Stationen Augartenbrücke, Brigittabrücke, Nussdorf, Klosterneuburg, Langenzersdorf und Greifenstein. Der Fahrpreis per Person und Richtung beträgt 30 kr., Kinder zahlen die Hälfte.

Bayern. (Donaustrompolizei.) Laut einer im „Gesetz- und Verordnungs-Blatte für das Königreich Bayern" enthaltenen Bekanntmachung des kgl. Staatsministeriums des Innern vom 22. März sind mit 1. April eine Reihe Abänderungen und Ergänzungen der bayerischen Schiffahrts- und Flossfahrts-Ordnung für die Donau in Kraft getreten.

1. haben die Flösse statt der bisherigen, auf einem hervorragenden Baume befestigten dunklen Flagge fortan am Vordertheile eine mindestens 1 m breite und 2 m lange, auf einem mindestens 6 m hohen Maste befestigte rothe Flagge zu führen;

2. haben auch die andern, bisher zu einer derartigen dauernden Signalisirung überhaupt nicht verpflichteten Fahrzeuge am Vordertheile eine Flagge der bezeichneten Art zu führen, dagegen entfällt die Verpflichtung der Thalfahrer, bei Ansichtigwerden eines Dampfers in der Strecke Regensburg—Straubing fallweise eine Fahne auszustecken.

3. § 8 der geltenden Vorschrift, welcher von der Fahrordnung im Allgemeinen handelt, erhielt einen Zusatz, wonach kein Schiff oder Floss von seinem Abfahrtsplatze aus in die Fahrbahn eines anderen in der Fahrt begriffenen Fahrzeuges unmittelbar vor oder hinter demselben hineinfahren darf. Dies ist nur dann gestattet, wenn beide Fahrzeuge mindestens 200 m, Kettendampfer mindestens 1000 m, in der Richtung der Fahrbahn gemessen, von einander entfernt sind. Die rothe Flagge ist etwa 10 Minuten vor der Abfahrt zu hissen.

4. Die rothe Laterne, welche das Linksausweichen der Dampfboote zur Nachtzeit signalisiren soll, musste bisher immer unter dem Bugspriet aufgezogen werden. Letztere Einschränkung entfällt fortan.

5. Mit Rücksicht auf die inzwischen eingeführte Kettenschiffahrt wurden endlich die Ausweichregeln für Fahrzeuge durch nachstehende Bestimmungen ergänzt: Jeder Kettendampfer hat zur Unterscheidung von freifahrenden Dampfern bei Tag eine blaue Flagge, bei Nacht eine Laterne mit blauem Lichte am Maste zu führen. Den thalfahrenden Schiffen und Flössen haben bergfahrende Kettendampfer das bessere Fahrwasser frei zu lassen und mit der blauen Flagge nach der Ausweicherichtung Signal zu geben. Diesen Signalen entsprechend ist auszuweichen. Wenn der Kettendampfer genöthigt ist, das bessere Fahrwasser einzuhalten, hat er zu warten, bis der Thalfahrer vorüber ist. An der Curve Kiefenholz-Gaisling (km 230—234), sowie bei der Obermotzinger Ueberfuhr hat ausserdem jeder bergfahrende Kettendampfer zur Verständigung der Thalfahrer einen Pöllerschuss abzugeben. Bemerkt ein bergfahrender Kettendampfer das Herannahen eines thalfahrenden Ruderschiffes oder Flosses, so hat er sich durch ein langgedehntes Signal mit der Dampfpfeife bemerkbar zu machen. Sollte an dem voraussichtlichen Treffpunkte beider zum Ausweichen ungenügend Raum sein, so hat das Kettenschiff entweder sofort auf der Stelle zu halten, wenn hier ein Ausweichen möglich ist, oder mit der Dampfpfeife wiederholt Signal zu geben, worauf der Thalfahrer zu landen und zu warten hat, bis der Kettenzug vorüber ist. Sobald ein zu Berg gehender Kettendampfer eines zu Thal fahrenden Dampfers ansichtig wird, hat er zum Zeichen, dass am voraussichtlichen Treffpunkte zum gegenseitigen Ausweichen genügend Raum vorhanden ist, ein langgedehntes Signal mit der Dampfpfeife zu geben. Dasselbe ist von dem thalfahrenden Dampfer in gleicher Weise zu erwidern. Erscheint an dem voraussichtlichen Treffpunkte der Raum zum Ausweichen ungenügend, so hat der Kettendampfer entweder sofort auf der Stelle zu halten, wenn hier ein Ausweichen möglich ist, oder die Dampfpfeife in kurzen Intervallen wiederholt ertönen zu lassen. Der Thalfahrer hat hierauf unter Erwiderung dieses Signals an geeigneter Stelle Rondeau zu machen und zu warten, bis der Kettenzug vorüber ist. Beim Passiren der Straubinger Donaubrücke haben bergfahrende Kettendampfer jedesmal beide Räder einzukuppeln. — Die Lage der Kette muss hier öfters untersucht und wenn nöthig berichtigt werden.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 13. Mai bei der Firma

„Localbahn Reichenberg-Gablonz"

eingetragen, dass sich diese Actien-Gesellschaft nunmehr auf die in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 2. März 1893 und bezw. über Ermächtigung dieser Generalversammlung in der Verwaltungsrathssitzung vom 11. April 1893 beschlossenen und mit Erlass des h. k. k. Ministeriums des Innern vom 22. April 1893, Z. 9280, genehmigten, theilweise geänderten Statuten gründet.

Diesen zu Folge lautet nunmehr die Firma: „Reichenberg-Gablonz-Tannwalder-Eisenbahn" und wird in der Art gezeichnet, dass dem vorgedruckten oder von wem immer vorgeschriebenen Firmawortlaut entweder zwei Verwaltungsräthe collectiv oder ein Verwaltungsrath und ein mit der Procura betrauter Gesellschaftsbeamter (Letzterer mit einem die Procura andeutenden Zusatze) ihre Unterschrift beisetzen.

Zweck der Gesellschaft ist nach § 2 lit. a dieser Statuten der Bau und Betrieb der im § 1 erwähnten Localbahn Reichenberg-Gablonz und der gleichfalls daselbst erwähnten Fortsetzung von Gablonz nach Tannwald.

Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer der ihr gehörigen Bahnen, soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession oder durch Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinien Seitens des Staates, oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss einer Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgen sollte.

Das Actiencapital besteht derzeit aus 1,050.000 fl. in 5250 Stück Prioritätsctien, dann aus 435.000 fl. in 2175 Stück Stammactien lit. A, endlich aus 188.000 fl. in 940 Stück Stammactien lit. B, zusammen aus 1,673.000 fl. ö. W. in 8365 Stück volleingezahlten, auf den Ueberbringer lautenden Actien à 200 fl ö. W. per Stück.

„Der Conducteur", Officielles Coursbuch. Von dem im Verlage von R. v. Waldheim in Wien erscheinenden officiellen Coursbuche „Der Conducteur" ist soeben das Juniheft erschienen, welches die vollständigen Sommer - Fahrordnungen, der sämmtlichen österr.-ungar. Eisenbahnen und Dampfschiffen der Reise-Routen nach den Bädern und den wichtigsten Orten des In- und Auslandes, einen reich illustrirten Führer in den Hauptstädten und an den Eisenbahnlinien, nebst Plänen von den Hauptstädten, eine Routenkarte Oesterreichs mit Situationsplänen der Bahnhöfe und eine neue übersichtliche Karte von Mitteleuropa enthält. Eine sehr zweckmässige und die Uebersichtlichkeit fördernde Einrichtung ist es, dass die Fahrpläne der cisleithanischen und der transleithanischen, sowie jene der Localstrecken, dann die Nebenabtheilungen (Fahrscheinhefte, Rundreisebillets, Führer etc.) auf verschiedenfarbigem Papier gedruckt sind und schon äusserlich sich genau von einander unterscheiden. Der Umfang des „Conducteur" ist in den letzten Jahren derart gewachsen, dass der trotz der colossalen Mehrleistung unverändert gebliebene Preis des Heftes (50 kr.) geradezu unglaublich billig erscheint. Jedenfalls ist der „Conducteur" heute das billigste aller Coursbücher.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXX. Stückes.) Das am 3. Juni herausgegebene LXX. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2202: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Breslau vom 27. Mai 1893, Z. 340, enthaltend ein Verzeichniss derjenigen Sperrgebiete in Oesterr.-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindern verboten ist.

Nr. 2203: Bekanntmachung des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern vom 25. Mai 1893, betreffend die Gestattung der Einfuhr von ausländischen Rindern und Schweinen nach dem Schlachthofe zu Annaberg.

— (Inhalt des LXXI. Stückes.) Das am 5. Juni herausgegebene LXXI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2204: Bekanntmachung des kgl preuss. Regierungs-Präsidenten zu Oppeln vom 26. Mai 1893, Z. 605, enthaltend ein Verzeichniss derjenigen Sperrgebiete in Oesterr.-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh verboten ist.

Nr. 2205: Bekanntmachung des kgl. preuss. Regierungs-Präsidenten zu Liegnitz vom 22. Mai 1893, Z. 357, enthaltend ein Verzeichniss derjenigen Sperrgebiete in Oesterr.-Ungarn, aus welchen die Einfuhr von Rindvieh verboten ist.

Nr. 2206: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 29. Mai 1893, Z. 12.913, betreffend die Gestattung der Ein- und Durchfuhr von Klauenthieren aus Oberösterreich, Schlesien, Galizien und der Bukowina nach, bezw. durch Tirol und Vorarlberg.

Nr. 2207: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 2. Juni 1893, Z. 69.204, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Böhmen.

Nr. 2208: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 31. Mai 1893, Z. 19.402, betreffend die Sperre der Gerichtsbezirke Sternberg und Hof für die Ein- und Ausfuhr von Klauenthieren.

Lagerhaus-Angelegenheiten.

Oeffentliches Landes-Lagerhaus für Getreide und Spiritus in Krakau.

Monat Mai 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand	Lagerstand	Eingelagert	Ausgelagert	Lagerstand
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
	Getreide in metrischen Centnern; Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	2519·60	257·60	790·62	1986·58	849·71	997·36	938·02	909·05
Roggen	1666·20	1122·14	724·67	2063·67	1108·04	—	—	1108·04
Gerste	753·67	894·73	482·00	1166·40	1099·36	2584·07	1230·63	2452·80
Hafer	364·93	185·18	326·53	223·58	177·61	31·20	177·61	31·20
Erbsen	1424·74	34·27	484·78	974·23	615·67	227·19	100·00	742·86
Bohnen	818·74	198·26	317·62	699·38	465·09	309·99	329·45	445·63
Raps	400·54	—	—	400·54	—	—	—	—
Wicken	167·94	—	96·82	71·12	481·03	241·05	694·80	27·28
Mais	66·37	—	39·39	26·98	55·30	—	55·30	—
Lupinen	98·63	—	98·63	—	—	—	—	—
Hirse	202·03	—	90·00	112·03	—	—	—	—
Leinsaat	14·29	78·00	—	92·29	—	—	—	—
Diverse	6·70	00·84	2·49	5·05	85·62	—	85·62	—
Zusammen	8504·38	2771·02	3453·55	7821·85	4937·43	4[illegible]90·86	3611·43	5716·86
Versicherungswerth ö.W. fl.	62.400	19.338	23.481	58.257	32.795	29.473	23.758	38.510
Spiritus	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe	Im Umlaufe	Ausgestellt bezw. vorgemerkt	Zurückgelangt	Im Umlaufe
	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten	am ersten	vom ersten bis letzten		am letzten
Getreide:								
Lagerscheine . . . Stück	2	—	2	—	1	1	1	1
Versicherungswerth ö.W. fl.	2365	—	2365	—	2345	1920	2345	1920
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl.	900	—	900	—	—	—	—	—
Spiritus:								
Lagerscheine . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	—	—	—	—	—	—	—	—
Versicherungswerth ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—
Lombardbetrag ö.W. fl.	—	—	—	—	—	—	—	—

Oeffentliches Landes-Lagerhaus und Freilager für Getreide und Spiritus in Lemberg.

Monat Mai 1893.

I. Lagerstand und Bewegung.

Waaren	inländischer Provenienz				ausländischer Provenienz			
	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten	Lagerstand am ersten	Eingelagert vom ersten bis letzten	Ausgelagert vom ersten bis letzten	Lagerstand am letzten
	Getreide in metrischen Centnern: Spiritus in Hektolitern à 100 %							
Weizen	101	—	101	—	—	—	—	—
Roggen	226	162	101	287	—	—	—	—
Gerste	1.328	149	972	505	—	—	—	—
Hafer	727	202	585	344	—	—	—	—
Erbsen	1.398	749	863	1.284	—	—	—	—
Bohnen	744	301	601	444	—	—	—	—
Raps	265	14	202	77	—	—	—	—
Wicken	391	51	—	442	—	—	—	—
Leindotter	7	5	—	12	—	—	—	—
Hanfsamen	101	104	205	—	—	—	—	—
Leinsamen	46	124	112	58	—	—	—	—
Diverse	270	3	137	136	—	—	—	—
Zusammen	5.604	1.864	3.879	3.589	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	43.102	12.240	28.371	26.971	—	—	—	—
Spiritus	7.594	490	58	8.026	—	—	—	—
Versicherungswerth . . fl.	119.300	7.354	871	125.783	—	—	—	—

II. Stand und Bewegung der Lagerscheine und der abgesondert übertragenen Warrants.

Auf Waaren	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten	Im Umlauf am ersten	Ausgestellt bezw. vorgemerkt vom ersten bis letzten	Zurückgelangt vom ersten bis letzten	Im Umlauf am letzten
Getreide.								
Lagerscheine . . Stück	14	1	6	9	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	10.952	800	5.052	6.700	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	11	—	4	7	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	8.300	—	3.400	4.900	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	4.880	—	2.070	2.810	—	—	—	—
Spiritus.								
Lagerscheine . . Stück	8	5	1	12	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	12.818	8.492	1.605	19.705	—	—	—	—
Abgesondert übertragene Warrants . . . Stück	5	8	1	12	—	—	—	—
Versicherungswerth. . fl.	7.891	13.419	1.605	19.705	—	—	—	—
Lombardbetrag . . . fl.	4.450	7.760	900	11.310	—	—	—	—

Erste österreichische Actiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser.

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Franzensbrückenstrasse 17.

Monat Mai 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Mai 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Mai 1893	Stand am letzten Mai 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	83.140	20.603	19.555	84.188
Darunter wichtigste Waaren:				
Kaffee	2.145	721	636	2.230
Mehl	1.409	399	560	1.248
Wein	15.153	3.646	2.896	15.903
Zucker	34.262	10.124	10.328	34.058
Spiritus	9.277	—	—	9.277
Diverse	20.894	5.713	5.135	21.472

Oeffentliches Lagerhaus und Freilager Wien, II., Praterquai.

Monat Mai 1893.

Lagerstand und Bewegung.

Waaren	Stand am ersten Mai 1893	Eingelagert vom ersten bis letzten Mai 1893	Ausgelagert vom ersten bis letzten Mai 1893	Stand am letzten Mai 1893
	in metr. Centnern (bei Spiritus in Hektolitergraden)			
Insgesammt	71.784	59.430	23.361	107.853
Darunter wichtigste Waaren:				
Hafer	5.934	5.468	8.661	2.741
Mais	16.634	33.116	7.438	42.312
Korn	28.855	14.252	2.407	40.700
Hirse	5.302	1.551	643	6.210
Weizen	10.000	3.590	2.656	10.934
Gerste	2.430	1.198	286	3.342
Diverse	2.629	255	1.270	1.614

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife für Eier etc. aus Galizien etc.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1893 gelangt der Nachtrag I zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung von Eiern, Erdharz etc., giltig vom 1. März 1893, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Frachtsätze für Eiertransporte, betreffend die Stationen Cannstadt (Württembergische Staatsbahn) und Sobernheim (kgl. Eisenbahn-Direction Cöln, linksrheinische), sowie Frachtsätze für Mineralwassertransporte, betreffend die Station Przemysl (k. k. Oesterr. Staatsbahnen), endlich Ergänzungen des Kilometerzeigers und Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 8. Juni 1893. [501]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.
K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Mährisch-schlesische Centralbahn.
K. k. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn.

Einführung eines neuen Tarifes.

Mit 1. August 1893 gelangt ein neuer Tarif für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Mährisch-schlesischen Centralbahn, der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie der k. k. priv. Ostrau-Friedländer Bahn andererseits, zur Einführung.

Hiedurch wird die Fahrpreistabelle für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen andererseits, giltig vom 1. April 1891, aufgehoben.

Exemplare dieses neuen Tarifes sind zum Preise von 15 kr. bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 30. Mai 1893. [502]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Borstenvieh- und Schaftransporte von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Wien (St. Marx).
Galizisch-Wiener Eisenbahnverband.

Aufhebung der directen Frachtsätze für Borstenvieh.

Mit Giltigkeit vom 20. Juni 1893 werden die in dem Ausnahmetarife für Borstenvieh- und Schaftransporte von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) nach Wien (St. Marx) vom 15. August 1891 nebst Nachtrag, und im Ausnahmetarif XIV des Tariftheiles II für den Galizisch-Wiener Eisenbahnverband vom 1. Februar 1893 enthaltenen directen Frachtsätze für Borstenvieh, sowie die Anwendung der Classe II in dem letzterwähnten Verbandstarife für die directe Abfertigung von Borstenvieh nach dem Stückguttarife, ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 3. Juni 1893. [503]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Separat-Vergnügungzug.) Samstag den 10. Juni, Abends 9 U. 18 M., verkehrt von Wien-Westbahnhof ein Separat-Vergnügungszug durch das Gesäuse bis Selzthal, ferner bis Eisenerz mit Anschluss bis Vordernberg über die neueröffnete Erzbergbahn, und erfolgt die Ankunft in den Zielstationen in den ersten Morgenstunden. Die Rückfahrt erfolgt Abends von Selzthal um 7 U. 43 M., von Vordernberg 6 U., von Hieflau 8 U. 50 M., die Ankunft in Wien-Westbahnhof um 1 U. 25 M. Nachts. Die um 50 pCt. ermässigten Fahrpreise betragen für die Hin- und Rückfahrt bis Selzthal oder Eisenerz II. Classe fl. 5·00, III. Classe fl. 2·50. Näheres ist aus den affichirten Kundmachungen zu ersehen.

Sächs.-Südwestdeutscher Verband. (Erweiterung des Ausnahmtarifes 8 für Düngemittel.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1893 wird der Ausnahmetarif 8 für Düngemittel im Tarifhefte Nr. 2 auf den Verkehr der Stationen St. Ingbert und Theisbergstegen der Pfälzischen Bahnen ausgedehnt. Der Ausnahmetarif 9 für Converterschlacken (Thomasschlacken) kommt in Wegfall und wird durch erstgedachten Ausnahmetarif ersetzt.

Südwestdeutscher Verband. (Ausnahmetarif für Cement.) Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Cement und Cementwaaren im Verkehre mit Constanz finden vom 1. Juni 1893 ab auch für solche Sendungen Anwendung, welche mit directen Frachtbriefen nach Stationen der Vorarlbergbahn begleitet sind und zur Ausführung nach Oesterreich verzollt werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1269	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruchsteine aller Art, unbearbeitete, Steine aller Art in Quadern oder Platten, roh behauen, ungeschliffen, einschliesslich roh behauener, ungeschliffener Marmorsteine und Marmorplatten, Pflaster-, Saum- und Bordsteine, ferner bearbeitete, einfach glatt behauene Steine, unverpackt, und zwar: Steinfliessen, Barren, Rinnsteine, Rinnen, Fenster- und Thürstöcke, Stiegenstufen, Röhren, Krippen, Tröge und Brunnensteine, sowie Steinhauerwaaren, unverpackt oder in Schutzrahmen, z. B. Hohlkehlen, Gesimse, Friesen, Carniesen, Säulen, Grabsteine und Grabkreuze, auch gesägte, geschliffene oder polirte Platten u. dgl. (mit Ausnahme von Bildhauerarbeiten und Marmorwaaren)	Rožnau	Krasna	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	9·1 kr.	5·6 kr.	3·5 kr.	Im Kartirungswege		
1270	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Bruch-, Pflaster- und Schottersteine	Krzeszowice	Krakau	**Nachweisung eines Minimalquantums von 10000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Bis 31. Mai 1894	Localtarife	6·2 kr.	5·2 kr.	1·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder rückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Podgórze-Bonarka				7·4 kr.	6·4 kr.	1·0 kr.			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1271	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Südbahn-Gesellschaft	Schnittholz	Knittelfeld	Graz	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens bei Einhaltung der tarifmässigen Bestimmungen	Bis auf Weiteres, längstens aber auf die Dauer der offenen Floss-Schiffahrt auf der Mur im Jahre 1893, spätestens bis 30. November 1893	Localtarife	37 kr.	26 kr.	11 kr.	Im Rückvergütungswege	Gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche bis längstens Ende Februar 1894 vorzulegen sind	Verfrächter, welche die Frachtermässigung in Anspruch zu nehmen beabsichtigen, haben dies bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen anzumelden und während der Giltigkeitsdauer derselben ihre gesammten Schnittholzsendungen von Knittelfeld nach Graz ausschliesslich per Bahn zu befördern
1272	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Braunkohle	Bruch, Dux-Liptitz, Eisenberg, Komotau, Kosten, Oberleutensdorf, Ossegg, Ossegg-Riesenberg, Rosenthal-Graupen, Teplitz-Waldthor	Trautenau	Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des citirten Tarifes	Vom 10. Juni bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Tarif für den inländischen Braunkohlenverkehr über Aussig, bezw. Bodenbach, vom 1. September 1892	Verschieden	.	6·5 kr.	Im Kartirungswege		Sollten sich innerhalb der Giltigkeit des Zugeständnisses die officiellen Tarifsätze nach Trautenau ermässigen, so verringert sich der zugestandene Nachlass in gleichem Ausmasse
1273	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide und Kleie, entsprechend der Nomenclatur des Sächsisch-Oesterreichischen, bezw. Sächsisch-Westösterreichischen Eisenbahnverbandes, Tarif-Theil II, Heft 1, Ausnahmetarif Nr. 5	Klosterneuburg-Weidling Nussdorf Wien K.F.J.B. Wien K.E.B. Wien Donauquai-Bahnhof Wien Lagerhaus Pilsen k.k.St.B. Wels	P i r k	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende 1893	Localtarif	Bestehen keine directen Sätze	A.-T. 5 a) Getreide / b) Kleie 189 / 183 192 / 186 192 / 186 206 / 200 193 / 187 192 / 186 82 / 76 175 / 169 Pfennige	Verschieden	Im Kartirungswege		
1274	K.k.St.B.	Böhm. Westbahn	Schlacken etc.	Die im Verordnungs-Blatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 64 vom 6. Juni 1893, Post 1239, für Pilsen k.k.Oe.St.B. publicirten Frachtsätze haben unter den gleichen Bedingungen auch für Pilsen B.W.B. Giltigkeit										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem diese Documente zur Vorlage gebracht werden müssen	Besondere Bemerkungen
1275	Böhm. Nordbahn		a) Traversen	Bodenbach	Böhm.-Kamnitz	Verwendung zu einem Fabriks-Neubaue, Aufgabe in Wagenladungen von mindestens ad a) 10000 kg ad b) 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localgütertarif	kr. a) 14·0	kr. 9·9	kr. 4·1	Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, bis Ende Februar 1894	
			b) Maschinentheile	Bodenbach					b) 15·3	10·9 kr.	4·4			
				Tetschen					13·9		3·0			
1276	Südbahn-Gesellschaft	Für Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände, welche beim Bau und zur Einrichtung des Kühl- und Sudhauses einer Brauerei in Mürzzuschlag Verwendung finden, gelangt bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893 der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes zur Anwendung.												
1277	Südbahn-Gesellschaft	Für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungsgegenstände, welche beim Bau und zur Einrichtung einer Fabrik in Kalsdorf Verwendung finden, gelangt bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893 der Ausnahmetarif XVII des Localtarifes zur Anwendung.												
1278	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Ziegel	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 1 vom 8. Jänner a. c., sub Post 45, publicirte Frachtbegünstigung für Ziegel von Hennersdorf nach Oedenburg S.B. findet unter den gleichen Modalitäten auch für derlei Transporte nach Oedenburg R.Oe.E.E. Anwendung.										

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 67. Wien, 13. Juni 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Innsbruck-Hall i. T.“.

Der Ministerpräsident als Leiter des Ministeriums des Innern hat auf Grund Allerhöchster Ermächtigung und im Einvernehmen mit den betheiligten Ministerien den Herren Hermann Ritter von Schwind und Consorten, Concessionären der Localbahn Innsbruck-Hall, die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma „Localbahn Innsbruck-Hall i. T.“ mit dem Sitze in Innsbruck ertheilt und deren Statuten genehmigt.

Aus den Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes.

Den in § 85 c Straf-Ges. geschützten Eisenbahnen sind Schienenwege, welche nur zur Bringung der Forstproducte dienen (§ 23 der H.-M.-Vrdg. vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57), auch dann beizuzählen, wenn in deren Betrieb Locomotiven nicht angewendet werden (H.-M.-Vrdg. vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, § 35).

(Entscheidung des Cassationshofes vom 25. Februar 1893, Z. 13.518 ex 1892.)

Die Firma G. bedient sich zum Zuführen ihrer im hochgelegenen Walde befindlichen Forstproducte einer sogenannten Rollbahn, welche ohne Anwendung von Locomotiven in der Weise betrieben wird, dass der leere Wagen bergauf durch Pferdekraft befördert, thalwärts aber nach Aufnahme der Ladung abgestossen und seiner Schwerkraft überlassen wird. Für diesen Betrieb ist neben anderen Vorsichten vorgeschrieben, dass jedem Wagen mindestens eine Person beigegeben werde, welche mit der Trasse wohl vertraut ist, und der insbesonders obliegt, durch Anziehen der Bremse die Fahrgeschwindigkeit auf das von der politischen Behörde bestimmte Mass zu beschränken. Das Nichteinhalten dieser Vorsichten hatte am 15. Juni 1892 die Folge, dass ein gewisser S. überfahren und getödtet wurde.

Der aus diesem Anlasse vom Kreisgerichte in Suczawa wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens nach den §§ 335 und 337 St.-G. verurtheilte K. ergriff die Nichtigkeitsbeschwerde, welche aber im Wesentlichen mit folgender Begründung abgewiesen wurde:

Es wird geltend gemacht, der Gerichtshof habe mit Unrecht den Strafsatz des § 337 St.-G. angewendet.

Es kann dahingestellt bleiben, ob, wie der Gerichtshof annahm, die dem Angeklagten als Verschulden zugerechnete Unterlassung unter den im § 85 lit. c St.-G. erwähnten besonders gefährlichen Verhältnissen begangen wurde. Zweifellos aber bezieht sich dieselbe auf eine Eisenbahn, daher auf einen der im § 85 lit. c St.-G. aufgezählten Gegenstand. Denn der Tod des S. wurde durch vorschriftswidriges Befahren eines zur Bringung von Forstproducten bestimmten Schienenweges herbeigeführt, und dass derartige Schienenwege im Sinne des § 85 lit. c St.-G. als Eisenbahnen anzusehen sind, ergibt sich nicht nur aus der Beschaffenheit ihrer Anlage, welche im Wesentlichen mit jener der öffentlichen und der Localbahnen übereinstimmt, sondern auch daraus, dass gemäss § 23 der Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, mittelst welcher in theilweiser Abänderung der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und Behandlung von Projecten der Local- und Schleppbahnen eingeführt wurden, zu der letztgedachten Kategorie auch Schienenwege gehören, welche zur Bringung von Forstproducten dienen sollen, während Schleppbahnen gemäss der Verordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, unter den Begriff der Eisenbahnen fallen.

Der angerufene Nichtigkeitsgrund der Z. 11 des § 281 St.-P.-O. ist sonach nicht vorhanden, und musste die Nichtigkeitsbeschwerde als unbegründet zurückgewiesen werden.

Die Beschlüsse des internationalen Eisenbahncongresses

zu St. Petersburg im Jahre 1892

von Max Edlen von Leber.

Der Eisenbahncongress, welcher vom 20. bis 31. August 1892 zu St. Petersburg getagt hat, war der vierte Congress dieser Art. Dem ersten Congresse zu Brüssel im Jahre 1885, welcher anlässlich des belgischen Eisenbahn-Jubiläums entstanden war, folgten die Congress-Sessionen zu Mailand im Jahre 1887, zu Paris im Jahre 1889, und jetzt zu St. Petersburg im Jahre 1892. Die nächste Session soll zu London im Jahre 1895 stattfinden. Die Staaten, welche sich durch Entsendung von Delegirten an dem Congresse betheiligt haben, sind in alphabetischer Ordnung: Argentinien, Belgien, Bolivien, Brasilien, Bulgarien, Chili, China, Congo, Dänemark, Dominicanische Republik, Egypten, Frankreich, Grossbritannien und Colonien, Griechenland, Guatemala, Holland und Colonien, Italien, Japan, Luxemburg, Mexico, Montenegro, Nicaragua, Oesterreich-Ungarn, Peru, Persien, Portugal, Rumänien, Russland, Salvador, Serbien, Schweden und Norwegen, die Schweiz, Spanien, die Türkei, Venezuela und die Vereinigten Staaten von Amerika.

Zum Empfange der vielen fremden Gäste hatte man grossartige Vorbereitungen getroffen, welche dem altbekannten Rufe der russischen Gastfreundschaft vollständig entsprachen. Nach der officiellen Zählung waren von 788 gemeldeten Congressmitgliedern in Wirklichkeit 374 erschienen. Mit Rücksicht auf die ausserdem erfolgte Betheiligung der Damen an den Congressfeierlichkeiten erhielten diese letzteren jedenfalls das Gepräge von ebenso freundlich gestalteten, als auch imposanten Festen der Technik und Wissenschaft.

Nachdem hierüber*) bereits mehrfache ausführliche Berichte erschienen sind, wird im Nachstehenden nur beabsichtigt, die technischen**) Arbeiten des Congresses, beziehungsweise die bei den Plenarversammlungen gefassten Beschlüsse in einem kurzen Resumé zusammenzufassen.

Die Bureaux im Plenum und in den fünf Sectionen waren in folgender Weise besetzt:

Bureau im Plenum.

Ehren-Präsident:

Sergius von Witte, wirklicher Staatsrath, Verwalter des russischen Ministeriums für Communicationswege (mit Wirkungskreis eines Ministers) etc.

Präsident:

Nikolaus von Petrow,***) General-Lieutenant im russischen Geniestabe, Präsident des russischen Ingenieur-Rathes etc.

Vice-Präsidenten: die ersten Regierungsvertreter;

hierunter für Oesterreich: O.-Insp. Max Edler von Leber, für Ungarn: Präs. Ludwig, für Frankreich: Präs. Alfred Picard, für England: Gen. Charles Scr. Hutchinson, für Italien: Senator Brioschi, für Spanien: Chef-Ing. De Ibarreta y Ferrer etc. etc.

Herr Belpaire, der Präsident der internationalen Congress-Commission und bekannte Eisenbahn-Ingenieur, fungirte selbstverständlich auch als erster belgischer Regierungsvertreter, demnach auch als Vicepräsident des Congresses. (Seither verstorben am 27. Jänner 1893.)

Secretäre für die Plenarsitzungen:

Auguste de Laveleye und M. L. Weissenbruch, welche auch als Secretäre der internationalen Commission fungiren.

---

*) D. i. insbesondere bezüglich der Empfangsfeierlichkeiten.

**) Die Beschlüsse des Plenums, welche mehrfach nur einen ausweichenden Wunsch formuliren, würden allein kein genügendes Bild der Arbeiten des Congresses liefern; der Verfasser hat sich deshalb bemüht, durch entsprechende kurze Anmerkungen zu jeder Frage, den gewichtigen umfangreichen Inhalt der Vorberichte mindestens anzudeuten, um die g. Leser in die Lage zu setzen, sich die allenfalls gesuchten technischen Daten darin leichter zu verschaffen.

***) Ein hochgelehrter Mann (auch vieljähriger Professor), welcher ebensosehr durch seine besondere persönliche Liebenswürdigkeit als durch seine gediegenen wissenschaftlichen Arbeiten (insbesondere über Reibungswiderstände etc.) die Verehrung seiner Landsleute erworben hat; gegenwärtig „Товарищъ Министра Путей Сообщенія" Gesellschafter, d. i. Präsidialchef oder Stellvertreter des Ministers für Communicationswege.

Zusammensetzung der Bureaux in den Sectionen.

Sectionen	*Präsident*	*Secretär*	*Hilfssecretäre*
1te SECTION **Unterbau und Oberbau** Fragen I bis VIII Mitwkg. bei IX, XXXVII	Hohenegger (Oesterreich) Baudirector der österr. Nordwestbahn	Belelubsky (Russland) wirk. Staatsrath, Prof. in der k. r. Schule für Communicationswege	Rossignol (Frankreich) Oberbauingenieur bei der französ. Nordbahn
2te SECTION **Zugförderung und Fahrbetriebsmittel** Fragen IX bis XV Mitwkg. bei IV, V, VII, XVIII	Antochine (Russland) Maschinen-Director für die Linie Libau—Lomny	Hubert (Belgien) Leitender Ob.-Ingenieur bei den belgischen Staatsbahnen	1) Hodeige (Belgien) Ingenieur bei den belg. Staatsbahnen 2) Timonoff (Russland) H. Prof. an der k. Schule für Communicationswege
3te SECTION **Bahnbetrieb** Fragen XVI bis XXIII Mitwkg. bei XXIX, XXX	Barabant (Frankreich) General-Director der französ. Ostbahn	Aramburu (Spanien) Betriebs-Director der Eisenbahn von Tarragona nach Barcelona	Picard (Frankreich) Betriebs-Director der französ. Ostbahn
4te SECTION **Allgemeine Agenden** Fragen XXIV bis XXXIII	Saloff (Russland) Geheimer Rath, Mitg. des russischen Ingenieur-Rathes	Amiot (Frankreich) Chef-Ingenieur bei der Bahn von Paris nach Lyon-Méditerrée	unbesetzt
5te SECTION **Oekonomische Bahnen** Frage XXXIV bis XL Mitwkg. bei XXII	Brioschi (Italien) Senator u. Präsident der Accademia dei Lincei in Rom	Lebrun (Belgien) Generalsecretär für die Gesellschaft der belg. Vicinalbahnen	1) Gérard (Belgien) Ingenieur der belgischen Staatsbahnen 2) Amoretti (Italien) Tramway-Director in Turin

Die Congress-Sitzungen fanden in den Sälen des St. Petersburger Adelscasinos am Michaelsplatze statt, welche von den Inhabern in liebenswürdigster Weise zur Verfügung gestellt worden waren und den Congressmitgliedern jede denkbare Bequemlichkeit boten. Die in den Plenarsitzungen behandelten Fragen*) und gefassten Beschlüsse sind folgende:

1te Section.

I. Technische Nomenclatur in mehreren Sprachen für Objecte, Oberbau und Signale.

Diese Frage konnte, aus Mangel eines Berichterstatters, nicht behandelt werden.**)

II. Weichen und Kreuzungen.

Berichterstatter: Contamin, Baudirector der französ. Nordbahn für Oberbauanlagen und unbewegliche maschinelle Einrichtungen. Diese Frage konnte wegen Erkrankung des Berichterstatters nicht behandelt werden.

*) Nur die Titel selbst und nicht die meistens beigefügte, in engeren Grenzen gehaltene Erläuterung, sind hier deutsch wiedergegeben, weil die gedachten Grenzen weder von den Herren Referenten noch von dem Congresse selbst, streng eingehalten wurden.

**) Die Frage wurde am Pariser Congress vom Jahre 1889 aufgeworfen, als der Verfasser, damals Berichterstatter, zum Mindesten für eiserne Brückenconstructionen eine im Vereine mit Herrn Bricka ausgearbeitete deutsche und französische Nomenclatur dem Congresse unterbreitete. (Heft Nr. 28 der Vorberichte, u. S. 3 des II. Bandes des „Compte rendu général" über diesen Congress, Brüssel 1890.)

III. Unterhaltung der Geleise.

Berichterstatter: Bruneel, Ingenieur der belgischen Staatsbahnen.*)

Der Vorbericht und die Discussion im Congresse umfassen nur die Unterhaltung und Erneuerung der currenten Geleise:

1. Ueberwachung des Oberbaues. Der Congress constatirt, dass der von der Mehrzahl der Bahnverwaltungen organisirte Dienst für die Ueberwachung des eigentlichen Oberbaues in nachstehender Weise gekennzeichnet werden kann:
   a) Bestreben, die speciellen, für die Begehung angestellten Wächter abzuschaffen, indem die Ueberwachung den Arbeitern der gewöhnlichen Oberbaupartien des Bahnerhaltungsdienstes anvertraut wird.
   b) Herabsetzung der Anzahl Begehungen auf zwei, manchmal sogar auf eine einzige im Tage, wobei die erste Begehung des Morgens, entweder zur Zeit der Wiederaufnahme der Arbeit von Seite der Arbeiterpartien des Bahnerhaltungsdienstes, oder, auf einigen Bahnnetzen, vor dem Eintreffen des ersten Tageszuges, dagegen die letzte Begehung fast überall dann stattfindet, wann die Arbeit aufhört oder, recht ausnahmsweise, wann der letzte Zug vorübergefahren ist.
   c) Fast allgemeine Aufhebung des nächtlichen Ueberwachungsdienstes, im Zuge der laufenden Geleise.
   d) Ueberflüssigkeit einer jeden gesonderten Ueberwachung für das Eintreiben der Keile auf den im Stuhlschienen-Systeme angelegten Geleisen.
2. Unterhaltung der Geleise. Der Congress constatirt das allgemeine Bestreben der Bahnverwaltungen, die Arbeiterbrigaden mit 4 bis 6 Mann im Mittel zu bilden; deren Stand wird im Allgemeinen unter der Annahme eines Mannes für jeden Kilometer der zweigeleisigen, stark befahrenen Bahn berechnet.

   Dieser Durchschnittswerth vermindert sich gleichzeitig mit der Wichtigkeit des Verkehres und dem Gewichte der Maschinen; auf gewissen schwach befahrenen Linien sinkt er sogar bis auf 0·33 Mann pro Kilometer herab.

   In gewissen Fällen konnten auch die Brigaden weniger als 4 Mann stark gehalten, sogar aus je einem allein beschäftigten Arbeiter gebildet werden.

   Die Anzahl der Angestellten ändert sich je nach den Umständen, insbesondere nach der Zusammensetzung der Geleise, nach der Geschwindigkeit der Züge, nach der Schwere der Maschinen, nach der Beschaffenheit des Schotters, des Unterbauplanums und des Erdstriches.
3. Oberbau-Erneuerung. Der Congress constatirt, dass beide Systeme für die Unterhaltung des Oberbaues, nämlich die Anwendung „methodischer Revisionen“ oder „sporadischer Nachforschungen“ geeignet sind, die Betriebssicherheit zu befestigen. Die Auswahl der Methode kann in verschiedener Weise getroffen werden, je nach verschiedenen Umständen, insbesondere je nach dem Längenprofile der Linie, je nach der Beschaffenheit des Oberbaues und des Bahnbetriebes, sowie je nach dem für die Erneuerung der Schwellen benützten Verfahren.

   Das System der methodischen Revisionen, dessen logische und vollständige Organisirung nur seit einigen Jahren stattfand, verbreitet sich rasch innerhalb der Europäischen Bahnnetze.

IV. Einwirkung der Radreife auf die Schienen.

Berichterstatter: Klemming, Inspector der Fahrbetriebsmittel bei den schwedischen Staatsbahnen.**)

In Abwesenheit des Berichterstatters wurde beschlossen:

Der Congress ist der Anschauung, dass wegen der vielseitig verursachten Veränderlichkeit, welcher die Wirkung der Radreifen auf die Schienen unterliegt, eine Verwerthung der bisher hierüber gepflogenen Studien zur Aufstellung von Beschlüssen nicht thunlich ist, und gibt demnach dem Wunsche Ausdruck, dass diesfalls weitere Experimente von den Bahnverwaltungen unternommen werden.

---

*) Das interessante Referat Nr. 38 ist hauptsächlich durch eine Zusammenfassung und Kritik der bei den unterschiedlichen Bahnverwaltungen üblichen Unterhaltungsmethoden gebildet.

**) Dieses etwas in den Bereich der Fragen *VA* und *IX* greifende, höchst interessante Referat Nr. 20 enthält eine übersichtlich mittelst Figuren verständlich gemachte Darstellung der zuerst von Barlow, Weber und Wöhler, dann später von Brière, Flamache, Mackensie, Michel, Considère und Coüard unternommenen Versuche zur directen Ausmessung des Raddruckes auf die Schiene. Die Conclusionen kämen den für die Fragen *VA* und *IX* gefassten Beschlüssen gegenüberzustellen.

V. Beziehungen zwischen Oberbau, Brücken und Fahrbetriebsmittel.

Va. Beziehungen zwischen Oberbau und Fahrbetriebsmittel.

Berichterstatter*): Ast, Regierungsrath und Baudirector der k. k. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Nach Discussion der gestellten Anträge werden folgende Conclusionen zum Beschlusse erhoben:

1. In Anbetracht grosser Geschwindigkeiten und grosser Achsendrücke, wird eine grössere Stabilität der Schiene erforderlich. Man kann dieselbe durch Erbreiterung des Schienenfusses, durch Beigabe von Unterlagsplatten oder Stühlen, sowie durch andere Mittel erzielen.
2. Im Uebrigen empfehlen sich eine möglichst grosse Breite des Kopfes mit einer schwach gekrümmten oberen Wölbung und mit entsprechenden, dem Radreifprofile angepassten Seitenflächen, ferner ein so schwach gehaltener Verlaschungswinkel als dies noch mit einer guten Laschenverschraubung vereinbar bleibt, endlich die grösstmöglichste Laschen-Auflagfläche.
3. Die Höhe des Schienenkopfes ebenso wie die Dicke des Schienensteges und Schienenfusses müssen unter Rücksichtnahme auf eine gute Walzarbeit bestimmt werden.
4. Die Vergrösserung der Schienenlänge bildet ein ausgezeichnetes Mittel zur Verbesserung des Oberbaues; weil damit aber auch eine Erweiterung der Schienenstösse verbunden ist, wird eine Versteifung der Verlaschungen erforderlich.
5. Es scheint das Bestreben Platz zu greifen, die Auflagerung auf die hölzernen Querschwellen mittelst Platten oder Stühlen zu bewirken.
6. Der Congress hält es für dringend empfehlenswerth, dass neuerliche theoretische und experimentale Nachforschungen über die Beanspruchung und Widerstandsarbeit der Verlaschungen vorgenommen werden, und dass man gleichzeitig die Experimente mit neuen Constructionssystemen weiter verfolge.

   Unter den gegebenen Umständen ist die weitere fortgesetzte Untersuchung dieser Frage auf die Tagesordnung der fünften Congress-Session zu setzen.
7. Es wäre wünschenswerth, dass auch folgende Frage auf die Tagesordnung der fünften Congress-Session gesetzt werde: Reciproke technische Baubedingnisse für Oberbau und Fahrbetriebsmittel.
8. Endlich würde sich, behufs Erzielung vergleichbarer Grössen, die von Seite der internationalen Commission zu bewirkende Aufstellung eines Formulares empfehlen, in welchem alle durch direkte Experimente zu bestimmende Elemente angegeben werden.

Vb. Beziehungen zwischen Brücken und Fahrbetriebsmittel.

Berichterstatter: Belelubsky, Ingenieur, wirklicher Staatsrath, Professor an der k. Schule für die Ingenieure der Communicationswege in Russland.

Der Congress acceptirt das nachstehende Formulare für die bei der nächsten Session allenfalls zu sammelnden technischen Daten:

a) Belastungsannahmen zur Berechnung der Brücken;
b) Berechnungsmethoden;
c) Sicherheitscoëfficienten (d. i. zulässige Inanspruchnahme);
d) Formeln zur Bewerthung des Gewichtes eiserner Brücken;
e) Methoden zur Verstärkung der Brücken für grosse Belastungen:

Der Congress erklärt ausserdem**): Es erscheint wünschenswerth, dass auf den grossen

*) Ausser dem im Vorberichte Nr. 60 enthaltenen sehr ausführlichen Referate des Herrn Berichterstatters, standen noch die angeschlossenen Notizen der Herren Anitchkow und Benedetti zur Verfügung. Diese drei interessanten Arbeiten untersuchen die Inanspruchnahme der Schiene unter Berücksichtigung der nachgiebigen Unterlagen sowie der dynamischen Wirkungen. und sind mit vielen Figuren und Zusammenstellungen versehen. Solcherweise wurde nicht allein eine Uebersicht der über die Schienenbeanspruchung aufgestellten theoretischen Deductionen, sondern auch ein sehr schätzenswerthes Material von Erfahrungscoëfficienten den Lesern geboten.

**) Die programmmässige Frage erschien im Referate Nr. 51 eigentlich durch Aufstellung neuer Fragen behandelt, über deren zu präcise Fassung mehrfache Widersprüche erhoben wurden. Zum Anschlusse an diese Discussion brachte der Verfasser die Belastungsnorm zur Austragung. Der gefasste, noch nicht vollständig präcisirte Beschluss, welcher auf den sog. Arlbergzug deutet, bildet immerhin einen grossen Fortschritt, da bekanntlich der Verfasser trotz allen Bemühungen zu Brüssel im Jahre 1885, und dann bei den späteren Sessionen, eine Einigkeit nie erzielen konnte. Die Inbetrachtziehung von sog. Semmering-Maschinen oder vierachsigen Lastzugs-Locomotiven, als Normalbelastung für Eisenbahnen nach den jetzigen Grundsätzen, wurde zum ersten Male von dem Verfasser im Jahre 1880 rechnungsmässig behandelt (vgl. M. v. Leber's Eisenbahnwesen in Frankreich, S. 85). Die im Journale des russischen Ministeriums für Communicationswege vom 10. Februar 1884, Nr. 2, publicirte russische Brückenbauvorschrift vom 5. (17.) Jänner 1884 und unsere Brückenverordnung vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. 109, normiren entsprechende, nach diesen Grundlagen berechnete gleichförmige Belastungen. Das französische Circulare und Reglement vom 29. August 1891 schreibt ebenfalls Belastungen vor, für welche die betrachteten vierachsigen Maschinen massgebend sind. Durch diese Sachlage wurde der Congressbeschluss, ungeachtet des negativen Votums vom Jahre 1885, wesentlich gefördert.

internationalen Eisenbahnlinien der Oberbau und die Brücken hinlängliche Widerstandsfähigkeit besitzen, um die Ueberführung eines Paares von Betriebsmitteln zu gestatten, deren jedes vier Achsen zu 14 Tonnen bei 1 *m* 20 Achsenentfernung besitzt.

Endlich schliesst sich der Eisenbahncongress den bereits zu Paris im Jahre 1889 vom Congresse für Bauverfahren und angewandte Mechanik ausgesprochenen Wünschen an, wonach eine internationale Verständigung zur Erzielung einheitlicher Methoden für die Prüfung von Baumaterialien angestrebt wird, und spricht der französischen Regierung für die diesfalls bereits eingeleiteten Vorarbeiten den Dank aus.

VI. Geleise für Eilzüge.

Berichterstatter: Findley, General-Director der London and Nordwestern Railway.*)

Die gestellte Hauptfrage war eigentlich behufs Verhinderung übermässiger Geschwindigkeiten aufgestellt worden, und zwar: Welche Massnahmen würden es gestatten, unter Verbürgung voller Sicherheit, die bei scharfen Bögen verschiedener Radien, bei verriegelten und gegen die Spitze befahrenen Weichen, bei Drehbrücken, bei Niveauübersetzungen etc. erforderliche Einschränkung der Zugsgeschwindigkeit zu ermässigen? Die beschlossenen Conclusionen lauten:

Es ist vortheilhafter, auf den Hauptlinien die scharfen Bögen, zur Ermöglichung grosser Geschwindigkeiten, entsprechend zu mildern, eher als bindende Regeln für die Ermässigung der Geschwindigkeit auf den scharfen Bögen aufzustellen.

Der Congress spricht den Wunsch aus, dass diese Frage, deren Wortlaut von dem Berichterstatter einigermassen geändert wurde, auf das Programm der nächsten Session in ihrer ursprünglichen Fassung wieder eingesetzt werde, und sich diesfalls auch auf die langen Gefälle, als gefährliche Bahnstellen, zu erstrecken habe.

VII. Beaufsichtigung der Zugsgeschwindigkeit.

Berichterstatter: Silvola, Chef-Ingenieur des Maschinendienstes bei der italienischen Mittelmeer-Bahngesellschaft. (In dessen Abwesenheit wurde das Referat durch Herrn Bruneel vertreten.) Der bezüglich beider Systeme**) gefasste Beschluss lautet ausweichend wie folgt:

Der Congress constatirt, dass die Mehrzahl der zur Controle der Zugsgeschwindigkeiten aufgestellten Vorrichtungen dem speciellen Zwecke entsprechen, für welchen sie aufgestellt wurden.

Die darunter zu treffende Wahl bildet eine Specialfrage, welche vorwiegend von dem angestrebten Zwecke abhängig bleibt.

VIII. Technische Daten für die 1te Section.

VIIIA. Technische Daten über Schienenbrüche und Abnützung der Stahlschienen.

Berichterstatter: Bricka, Chef-Ingenieur der französischen Staatsbahnen, Professor an der „Ecole des Ponts et Chaussées“ etc., und De Buschere, Chef-Ingenieur der belgischen Staatsbahnen.

Die von dem Berichterstatter vorgetragenen Mittheilungen***) führen zu nachstehendem Beschlusse:

Gegenüber dem allgemeinen Bestreben nach schwereren Schienen, sowie in Anbetracht der Fortschritte bei der Schienenerzeugung, erachtet es der Congress für nothwendig, die Erhebungen bezüglich der normalen Schienenabnützung sowie der Schienenbrüche weiter zu verfolgen, und empfiehlt der internationalen Commission, diese Frage wieder auf die Tagesordnung der 5. Session zu setzen.

---

*) In seinem durch langjährige Erfahrungen inspirirten Referate Nr. 55 resumirt der Berichterstatter die Schwierigkeiten und deren Bewältigung auf dem eigenen Bahnnetze. Mehrere Längenprofile in kleinem Massstabe für englische und andere Bahnen sind angeschlossen. Die Hereinrückung der Kreisbögen behufs Einschaltung von Uebergangscurven wird bestens empfohlen.

**) Der Vorbericht Nr. 41 bespricht die bei 22 Bahnverwaltungen gebräuchlichen Vorrichtungen. Es benützen 6 Verwaltungen (auch d. Verw. v. London and Northwestern Railway, sowie Manchester-Sheffield and Lincolnshire Railway, mit den bekanntlich grössten Geschwindigkeiten) gar keine permanenten Controlvorrichtungen, 4 Verw. ausschliesslich Apparate am Zuge, 5 Verw. ausschliesslich Apparate längs des Geleises, und 7 Verw. Apparate beider Systeme. Erläuterungen und Zeichnungen über die Zugsapparate nach Guébhard, Strougley, Pouget, Haushälter, Petri-Siemens, P. L. M., Desdouits, Ferrero, Pennati, Salemann Klose, sowie über die Streckenapparate nach Sabouret, Bourguion, Le Boulengé, P. L. M., Schellens, Siemens & Halske, geben in klarer und übersichtlicher Weise einen Begriff der von derartigen Vorrichtungen zu erwartenden Resultate. Der besonders einfache und interessante Dynamomètre d'inertie von Desdouits registrirt die Beschleunigungen.

***) Der Vorbericht Nr. 33 enthält mehrere ausserordentlich lehrreiche Zusammenstellungen über die auf den russischen, französischen, italienischen und belgischen Eisenbahnen für die Erneuerung der Schienen gemachten Erhebungen und über die dabei bezüglich der Schienenabnützung gesammelten Beobachtungen. Vier Notizen der belgischen Staatsbahn, der Gotthardbahn, der französischen Ostbahn und der italienischen südlichen Bahnen sind dem interessanten Vorberichte angeschlossen.

VIIIb. Technische Daten über die currente Unterhaltung der eisernen Querschwellen.

Berichterstatter: Kowalski, Chef-Ingenieur der Central-Betriebsleitung der Linie Bône—Guelma.*)

Beschluss: Aus den mitgetheilten Erhebungsresultaten ergibt sich, dass die eiserne Querschwelle, wenn unter rationellen Umständen verwendet, zu Ersparnissen in dem Bahnerhaltungsdienste führen kann.

VIIIc. Formularien für technische Daten über hölzerne Querschwellen.

Berichterstatter: Herzenstein, Ingenieur der Communicationswege und Chef-Ingenieur der Eisenbahn Odessa—Ovidiopol.**)

Der Congress billigt das vorgeschlagene Formulare (74 Rubriken, hier des Umfanges wegen nicht reproducirt) für die einzuholenden Daten.

2te Section.

*IX. Befahrung der Bögen.****)*

IXa. Einwirkung der Fahrbetriebsmittel.

Berichterstatter: Lancrenon, Chef-Ingenieur-Stellvertreter für den Maschinen- und Werkstättendienst der französischen Ostbahn, und Morandière, Studien-Ingenieur für den Maschinendienst der französischen Westbahn.

Der Congress constatirt das grosse Interesse, welches die von der französischen Commission für die scharfen Bögen durchgeführten Experimente bieten.

Derselbe constatirt ebenfalls, dass ein nicht minderes Interesse an der weiteren Verfolgung derartiger Experimente auf den unterschiedlichen Bahnnetzen gelegen wäre, um zur Bestimmung der Widerstände, welche in Bögen diverser Radien die Bewegung der Locomotiven und Fahrbetriebsmittel aller Gattungen hemmen, und zur Erläuterung der bei den verschiedenen Verwaltungen erzielten Ergebnisse des Bahnbetriebes zu dienen.

Der Congress fasst ferner folgende Beschlüsse:

1. Bei entsprechend begrenzter Geschwindigkeit kann man an speciellen Bahnstellen, unter aussergewöhnlichen Umständen, auf ausserhalb des grossen Verkehres liegenden normalspurigen Bahnen scharfe Bögen annehmen, deren Radius bis auf 150 *m* und streng genommen auch darunter herabsinkt, nachdem die gewöhnlichen Fahrbetriebsmittel für normale Spurweite im Allgemeinen derartige Bögen mit mässiger Geschwindigkeit befahren können.
2. In Gemässheit der Experimente, deren Ergebniss vor den vereinigten 1., 2. und 3. Sectionen erörtert wurde, könnte auf horizontalen Strecken der durch die Bögen verursachte Mehrwiderstand auf 4 *kg* pro Tonne bei 200 *m* Radius†) und auf 6 *kg* pro Tonne bei 150 *m* Radius bewerthet werden, welche Angaben jedoch als blosse Andeutungen aufzufassen sind, indem der Mehrwiderstand, eben nach den gedachten Experimenten, sich zwischen weit auseinander liegenden Grenzen bewegen kann.

---

*) Das Referat Nr. 45 enthält umfangreiche tabellarische Zusammenstellungen über die auf unterschiedlichen Bahnnetzen erzielten Resultate mit eisernen und hölzernen Querschwellen. Notizen der Verwaltungen der französischen Ostbahn, der grossen belgischen Centralbahn, der holländischen Staatsbahnen, der schweizerischen Jura-Simplon-Bahn, der Bahn Dakar—St. Louis in Senegal, sind angeschlossen.

**) Das Referat Nr. 54 enthält eine umfangreiche tabellarische Zusammenstellung über die im russischen Laboratorium Alex. I. im Jahre 1892 vorgenommenen Zerbrechversuche. Eine Notiz des Herrn Prof. Belelubsky ist angeschlossen.

***) Die sämmtlichen Referate sind im Hefte Nr. 47 der Vorberichte vereint erschienen. Derselbe umfasst:

1. *ad A.* Die Arbeit der Herren Lancrenon und Morandière über die bisherigen in der Sache unternommenen Experimente, insbesondere jene der französischen Regierung bei Noisy-le-Sec im Jahre 1892, mit umfangreichen Beilagen und Tabellen.
2. *ad B.* Die Arbeiten der Herren Du Bousquet und von Leber, wovon die erstere eine vollständige Uebersicht der bisherigen Bestrebungen der Eisenbahn-Ingenieure für die Verbesserung der Geleiseanlagen in scharfen Bögen bietet, die letztere insbesondere die Uebergangsparabeln und die damit verbundenen Coëfficienten nach den neuesten in Oesterreich (H.-M.-Vdgsbl. für Eisenbahnen u. Schiffahrt Nr. 102 u. 131 ex 1890) giltigen Grundsätzen behandelt, worüber das unter Einem erschienene Werk: „Calculs des raccordements paraboliques dans les tracés de chemins de fer, Paris Baudry. 1892" viel detailirtere Angaben, insbesondere die weitere Begründung der vorgeschlagenen Constantenscala enthält, welche vom Congresse auch angenommen wurde.

†) Herr Desdouits, der Erfinder des hier auch benützten: „Dynamomètre d'inertie", gibt als Mittel seiner eigenen Experimente (Revue générale des Chemins de fer Nr. 5 ex 1890, pag 295) 5 *kg* für 200 *m* und 3 *kg* für 300 *m*, welche Werthe sich besser in eine Curve des Widerstandes einreihen lassen. Die hier bestbekannte Röckel'sche Formel gibt für 200 *m* den Mittelwerth 650 : (200—55) = 4 *k*, 5. Die Experimente der Commission selbst zeigen, dass bei 200 *m* (Tab. pag. 98 des Vorberichtes Nr. 47) und bei grösserer Geschwindigkeit oder etwas scharf gelaufenem Radreife der Widerstand über 7 *kg* beträgt.

3. Die vorcitirten Werthe sind für das Studium der projectirten Eisenbahntracen erwähnenswerth; man muss jedoch dabei nicht ermangeln, sich zu vergegenwärtigen, dass die scharfen Bögen nicht allein wegen des Mehrwiderstandes, sondern wegen der verursachten grösseren Abnützung der Fahrbetriebsmittel und des Oberbaues eine Vergrösserung der Betriebskosten herbeiführen.
4. Wenn in Folge verschiedener Rücksichten eine Radiusverminderung für gewisse Bögen herbeigeführt wird, so sind dabei die allenfalls späterhin sich als nothwendig erweisenden Verbesserungen in Erwägung zu ziehen.

IXB. Einfluss des Oberbaues.

Berichterstatter: du Bousquet, Chef-Ingenieur für den Maschinendienst bei der französischen Nordbahn, und von Leber, Ob.-Inspector der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen im Handelsministerium.*)

1. Der Congress constatirt ein allgemeines Bestreben, die Schienenüberhöhung zu ermässigen und sie sogar an jenen Stellen vollständig zu entfernen, woselbst, wie bei Endstationsgeleisen und Hafengeleisen, die Geschwindigkeit sicherlich eine mässige bleiben muss.
2. Für alle Bögen mit mehr als 500 *m* Radius kann der zwischen Schienen und Spurkränzen belassene Spielraum derselbe sein wie in der Geraden, und zwar selbst auf jenen Bahnlinien, woselbst der gedachte Spielraum in der Geraden das allfällige Minimum von 10 *mm* nicht übersteigt.**)

   Für Bögen mit weniger als 500 *m* Radius erscheint eine Spurerweiterung empfehlenswerth; dieselbe hat umso grösser zu sein, als der normale Spielraum zwischen den Schienen und Spurkränzen ein geringerer ist, bleibt aber ausserdem von dem Profile der Radreife abhängig.
3. Für Bögen mit mehr als 200 *m* Radius, mit den jetzt gebräuchlichen Schienenlängen, erscheint die vorherige Schienenbiegung nicht unerlässlich; dieselbe ist jedoch für Bögen mit weniger als 200 *m* Radius empfehlenswerth.

   In Anbetracht der Oberbauherstellung in scharfen Bögen ist es mehr als sonst von Wichtigkeit, einen entsprechenden Schotter und eine gesunde Unterbaukrone zu besitzen, damit den Querverschiebungen Widerstand geboten werde. Endlich sind gewisse Vorsichtsmassregeln gegen Umkippen der Schienen angezeigt.
4. Die parabolische Verbindung, mit den zur Anwendung auf die bereits im Betriebe befindlichen Geleise erforderlichen geringfügigen Aenderungen, bildet, in theoretischer Hinsicht, eine elegante und sehr genaue Lösung.

   Der Congress bestätigt mithin die nachstehende, in der Section auf Anregung des Herrn v. Leber angenommene, die parabolischen Uebergangscurven betreffende Resolution:

   Im Allgemeinen ist die Beseitigung scharfer Krümmungswechsel mittelst Anwendung parabolischer Uebergangscurven empfehlenswerth. Es ist wünschenswerth, dass die angenommene Lösung in einfacher Weise benützt und auf alle Eisenbahnen mit was immer für Spurweite und Tracenverhältnissen gleichmässig angewendet werden könne.

   Die von dem Berichterstatter beantragte Scala der sechs in geometrischer Progression stehenden Constanten, und zwar:

   24000, 12000, 6000, 3000, 1500, 750

   entspricht diesen Bedingungen und scheint alle diesfälligen Bedürfnisse der Praxis zu befriedigen.***)

*) Man vgl. die Bemerkungen auf Seite 1083 und weiter unten auf dieser Seite.

**) Dieser Beschluss gab schon im Schosse des Congresses zu einigen Bedenken Anlass. Der V. D. E. V. begrenzt nur im Allgemeinen die Spurerweiterung mit 30 *mm*. Bei 500 *m* Radius beträgt dieselbe meistens über 15 *mm*, was im Vereine mit einem Normalspielraume von 25 *mm* über 40 *mm* ergibt. Die auf S. 205 des Referates von Herrn Du Bousquet für 29 Bahnverwaltungen ausgewiesene Zusammenstellung zeigt bei 500 *m* Radius Werthe, welche meistens 30 *mm* übersteigen, in einem Falle 47 *mm* erreichen. Der absolut kleinste Werth von 19 *mm* kommt auf der belgischen Staatsbahn vor. Immerhin scheint sich aus den gesammelten Erfahrungen zu ergeben, dass die diesfälligen Normen des V. D. E. V., wonach bei kleinen Radien ein Gesammtspielraum von 55 *mm* zulässig ist, wesentlich geändert werden könnten.

***) Diese Constantenscala wurde in Nr. 102 ex 1890, Seite 1558, des H.-M.-Vdgs.-Bl. f. E. u. Sch. zum ersten Male aufgestellt und involvirt gewissermassen die Eintheilung sämmtlicher Eisenbahnen in sechs Gruppen je nach den angenommenen Tracenverhältnissen und gestatteten Geschwindigkeiten (Seite 1564 des citirten Aufsatzes). Man hätte circa:

Scala der sechs Constanten	24000	12000	6000	3000	1500	750
Kleinster zulässiger Radius	280 *m*	200 *m*	140 *m*	100 *m*	70 *m*	50 *m*
Kleinste gerade Länge zwischen Gegenparabeln	28 *m*	20 *m*	14 *m*	10 *m*	7 *m*	5 *m*
Grösste zulässige Geschwindigkeit in Kilometer pro Stunde	60 *km*	48 *km*	35 *km*	24 *km*	16 *km*	10 *km*

Selbstverständlich müsste ausserdem auf die Gefälle, auf die Beschaffenheit der Fahrbetriebsmittel etc. Rücksicht genommen werden.

5. Die Spurerweiterung in Bögen wird mittelst Verschiebung des inneren Schienenstranges bewerkstelligt; deren Ausgleichung findet im Bereiche der speciellen Uebergangscurve statt. Ist diese letztere nicht vorhanden, so scheint es mit keinem Nachtheile verbunden, die Ausgleichung innerhalb des Bogens selbst zu bewirken.

X. *Dampferzeugung.*

Berichterstatter: Sauvage, Minen-Ingenieur, Chef-Ingenieur-Stellvertreter für den Maschinen- und Werkstättendienst der französischen Ostbahn.*)

In Abwesenheit des Berichterstatters beschliesst der Congress, dass in die Tagesordnung der nächsten Congress-Session folgende Fragen aufzunehmen sind:

1. Versuche über die mit den Siederohren zu erhaltenden Resultate je nach deren Durchmesser, Länge, Constructionssystem und Vertheilungsart im Kessel, sowie je nach der Gattung des Metalles, aus welchem sie angefertigt sind.
2. Versuche über die Beeinflussung durch den Cubikinhalt des Rauchkastens, sowie durch die Formen der Essen und Funkenfänger.
3. Versuche über die unterschiedlichen Schiebersysteme.
4. Versuche über den Einfluss, welchen die Geschwindigkeit auf die Dampferzeugung haben kann.

XI. *Hohe Dampfspannungen.*

XI A. *Hohe Dampfspannung. — Verbund-Locomotiven (Locomotives-Compound).*

Berichterstatter: Parent, Chef-Ingenieur für den Maschinen- und Werkstättendienst der französischen Staatsbahnen, und Carcanagues, Hauptingenieur-Stellvertreter für den Maschinendienst der Paris—Lyon—Md^ée^ Bahn.**)

Der Congress constatirt, dass die Anwendung des Compound-Principes unter anderen Vortheilen auch ein Mittel bietet, die hohen Dampfspannungen auszunützen und Ersparnisse in dem Verbrauche von Brennmaterial und Wasser zu erzielen. Derselbe schätzt, dass dieses System eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit ohne Ueberanstrengung der Bestandtheile gestattet; derselbe nimmt dagegen an, dass dabei für jene Maschinen, welche mehr als zwei Cylinder besitzen und deren Kessel höher als bei den gewöhnlichen Maschinen gespannt sind, eine gewisse Erhöhung der Schmier- und Unterhaltungskosten eintritt.

Die Anzahl und Vertheilungsart der zu verwendenden Cylinder, sowie die Anwendung einer automatischen Anfahr-Vorrichtung (appareil de démarrage) gehören zu den fallweise zu beurtheilenden Fragen.

Der Congress ist der Anschauung, dass der Vergleich des Wasserverbrauches bei Verbund-Maschinen und gewöhnlichen Maschinen auch weiterhin zu verfolgen ist und hierzu Locomotiven gewählt werden sollen, welche in Gattung, Verwendung und Leistungsfähigkeit möglichst gleichartig gestellt sind.

XI B. *Hohe Dampfspannungen. Verschiedene Schiebersysteme.*

Berichterstatter: Adams, Chef-Ingenieur für den Maschinendienst bei der „London and Southwestern Railway“.***)

In Abwesenheit des Berichterstatters und in Ermanglung einheitlicher Anschauungen über die in der Section zur Discussion gebrachten Neuerungen, gelangt der Congress zu dem nachstehenden Beschlusse:

---

*) Der in den Heften Nr. 8 und 42 enthaltene Vorbericht beruft sich auf die bekannte Publication des österr. Fachmannes V.-Rth. Johann Pechar (Die Locomotiv-Feuerbüchse. Glaser's Annalen 1884. Bd. XIV. Heft 10, 11, 12. Nr. 166, 167, 168), woselbst man eine übersichtliche Darstellung der bisherigen Verbesserungsversuche findet. Ferner werden die Versuche von Verderber in Ungarn und Almgren in Schweden erwähnt, die Heizfläche der Feuerbüchse durch eine refractäre Fläche zu ersetzen. Der Vorbericht enthält manche andere nützliche Erfahrungsresultate, insbesondere über die Siederohre.

**) Das Referat Nr. 30 führt aus, dass die früher mit 9 bis 10 *kg* begrenzte Dampfspannung jetzt 12 bis 15 *kg* erreicht und dass das Princip Compound bereits bei den Congress-Sessionen zu Mailand 1887 und Paris 1889 günstig beurtheilt wurde. Es folgt eine interessante tabellarische Uebersicht der bisher mit den Compound-Locomotiven erzielten Resultate, sowie eine lehrreiche Commentirung der gemachten Versuche und ausgegebenen Gutachten.

***) Der bei Maschinentechnikern vortheilhaft bekannte Referent bringt in dem Hefte Nr. 7 die unter den Namen Stephenson, Gooch (reversirte Coulisse) und Allan (gerade Coulisse) altbekannten Einrichtungen in Erinnerung. Das Bestreben, die Widerstände der Excenter zu meiden, führte zu den neueren Systemen: Walschaert, Joy etc. ohne Excenter. Die sog. entlasteten Schieber (cylindrische und andere) haben sich bisher nur in Amerika ausgiebig verbreitet. Das interessante Referat enthält ausser vielen Erfahrungsdaten über die jetzigen Fortschritte im Maschinenbau auch werthvolle tabellarische Zusammenstellungen über die Stossdeckung bei Kesseln, die Uebernahmsbedingnisse bei Kesselblechen und die Inanspruchnahme dieser Bleche.

In Anbetracht der fortgesetzten Praxis in Amerika, woselbst die Anwendung entlasteter Schieber sehr verbreitet ist, wird der Wunsch ausgesprochen, dass die Frage der Schiebersysteme bei Locomotiven sowie der Verwendung entlasteter Schieber in die Tagesordnung der nächsten Session aufgenommen werde.

XII. Betriebsmittel für Linien mit schwachem Verkehre.

Berichterstatter: Abeles, Inspector bei der Direction der ungarischen Staatsbahnen.*)

In Abwesenheit des Berichterstatters fasst der Congress folgenden Beschluss:

Bei gewissen Bahnnetzen ist es nützlich, für die zu einem Hauptbahnencomplexe gehörigen Nebenlinien mit schwachem Verkehre specielle leichtere Betriebsmittel zu verwenden; bei anderen Bahnnetzen dagegen empfiehlt es sich, mit Rücksicht auf das angenommene Profil oder aus anderen Gründen, gleichartige Betriebsmittel wie auf den Hauptlinien, und darunter des Oefteren jene aus älteren Erzeugungsjahren zu verwenden.

XIII. Continuirliche Heizung der Züge.

Berichterstatter: Tschaikowsky, russischer Minen-Ingenieur und wirklicher Staatsrath.**)

In Anbetracht der höchst divergirenden Anschauungen fanden die auf Verallgemeinerung der continuirlichen Heizung mittelst Dampfentnahme aus der Locomotive tendirenden Anträge des Berichterstatters keine Annahme und wurde beschlossen:

Der Congress hat mit Interesse die Beschreibung der unterschiedlichen Systeme für continuirliche Heizung zur Kenntniss genommen und constatirt, dass, wenngleich die continuirliche Heizung bei strengen klimatischen Verhältnissen in gewissen Fällen Vortheile bieten kann, dieselbe doch unter anderen Verhältnissen nicht anwendbar bleibt, und dann ein anderes Heizverfahren nothwendig ist.

XIV. Dienstleistungen der Maschinenführer.

Berichterstatter: Masui, Chef-Ingenieur und dienstlicher Director bei den belgischen Staatsbahnen.***)

Der Congress fasst folgende Beschlüsse:

1. Alle den Verkehr der Maschinen und die Verwendung der Locomotivführer betreffenden Fragen müssen von Fall zu Fall beurtheilt werden.
2. Die Zulassung einer absolut unbestimmten Zahl Führer pro Locomotive (banalité absolue), bei welcher keine Locomotiven in Vorrath verblieben, ist gänzlich auszuschliessen.
3. Im Principe, und abgesehen von speciellen Fällen, ist für die Mehrzahl der Bahnen im normalen Dienste die Verwendung mehrerer Führer pro Locomotive (banalité) nicht zu empfehlen.
4. Die Verwendung eines Führerpaares (double équipe) oder ähnlicher Diensteinrichtungen kann mit Vortheil benützt werden, dies aber in speciellen Fällen.

XV. Technische Daten für die 2te Section.

XVA. Brennmaterialverbrauch bei den Locomotiven.

Berichterstatter: Hodeige, Haupt-Ingenieur bei den belgischen Staatsbahnen.†)

*) Das Referat Nr. 3 ist mit der Note Nr. 15 des Herrn H. Lambert vom „Great western Railway“ ergänzt. Der Berichterstatter hat in Ermanglung anderer directer Mittheilungen sein relativ kurz gehaltenes Resumé aus den bestehenden Publicationen zusammengestellt.

**) Das mit einer Note der belgischen Centralbahnen über Warmwasserheizung, mit einer Note des Herrn J. Déry über die Heizung auf amerikanischen Bahnen ergänzte und mit vielen Figuren versehene umfangreiche Referat Nr. 11 gibt eine interessante übersichtliche Darstellung der in Russland, Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Belgien, Norwegen und in der Schweiz benützten Heizvorrichtungen, wobei insbesondere die unter den Namen: Derschau, Berner, Stremsky, Leonoff, Starkenfeld-Körting, Fischer v. Rösslerstamm, Belleroche etc. bekannten Systeme näher beschrieben erscheinen.

***) Das Referat Nr. 14 ist mit den Notizen der italienischen Mittelmeerbahn, der holländischen Staatsbahn, der schweizerischen Jura-Simplon-Bahn, der russischen Südwestbahn, der französischen Westbahn, der rumänischen Staatsbahn, der französischen Nordbahn und der schwedischen Staatsbahn ergänzt. Der Berichterstatter erinnert an die Resultate der Sessionen von 1887 und 1885 und stellt die mit der „double équipe“ und der „équipe banale“ bisher gemachten Erfahrungen zusammen, citirt ausserdem die anderem Systeme, welche zur besseren Ausnützung der Locomotive bisher versucht wurden.

†) Das umfangreiche Referat Nr. 46 greift weit über den Rahmen der gestellten Frage hinaus und umfasst die bei 48 Bahnen mit 80.000 km Betriebslänge gesammelten Erfahrungen. Eine Tabelle gibt zunächst den Verbrauch per Kilometer-Tonne, per Kilometer-Zug und per Kilometer-Locomotive; es folgen die diesfälligen Bemerkungen. Eine zweite grössere Tabelle gibt die für Locomotiven üblichen Daten und Dimensionen in 160 Fällen. Eine dritte Tabelle betrifft die Vertheilung des Locomotivenverkehres unter die Dienstzweige. Hierauf folgen lehrreiche Daten über die Gattungen von Brennmaterial und eine mit vielen Figuren ausgerüstete Notiz über die in Russland eingeführte Feuerung mit flüssigen Massen.

XVb. Siederohre (tubes à fumée).

Berichterstatter: Bertoldo, Ingenieur, Divisionschef, Director der Turiner Werkstätten der italienischen Mittelmeerbahnen.*)

XVc. Radreife (bandages).

Berichterstatter: Hodeige, Haupt-Ingenieur bei den belgischen Staatsbahnen.**)

XVd. Schmieren der Locomotiven.

Berichterstatter: Hubert, Chef-Ingenieur, Verwaltungs-Director bei den belgischen Staatsbahnen.***)

XVe. Gekröpfte Kurvelachsen.

Berichterstatter: Fairbairn, Verwaltungsrath der „Great Northern Railway", †) gewesenes Mitglied des engl. Parlamentes.

XVf. Locomotiv-Feuerkasten.

Berichterstatter: Hodeige, Haupt-Ingenieur bei den belgischen Staatsbahnen.††)

XVg. Locomotiv-Kessel.

Berichterstatter: Belleroche, Ingenieur, Dienstchef der belgischen grossen Centralbahn.†††)

XVh. Schmieren der Fahrbetriebsmittel.

Berichterstatter: Hübschmann, Ingenieur, Staatsrath und Haupt-Inspector für Staatsaufsicht auf der Linie St. Petersburg—Warschau.‡)

XVi. Verschub-Maschinen.

Berichterstatter: Antochine, Chef-Ingenieur für den Maschinen- und Werkstättendienst der Eisenbahn Libau—Romny.‡‡)

Ueber sämmtliche Referate *XV* gibt der Congress dem Wunsche Ausdruck, dass die Frage der Siederohre, insbesondere bezüglich der Verluste durch Undichtwerden an den Rohrwänden, von Seite der internationalen Commission, unter die bei einer nächsten Session zu behandelnden Fragen eingereiht werde.

---

*) Der kurz gehaltene Vorbericht Nr. 18 recapitulirt die mit Rohren aus Kupfer, Messing, Eisen und Flusseisen gemachten Erfahrungen. Die letzteren werden in Russland, Frankreich, Norwegen, Italien, Belgien und Oesterreich-Ungarn angewendet. Diese mehr neuartigen Rohre scheinen sich bei Verwendung eines guten Wassers zu empfehlen.

**) Das umfangreiche Referat Nr. 39 umfasst die von 30 Bahnen mit 60.000 *km* Betriebslänge, gesammelten Daten. Eine erste Zusammenstellung betrifft den Verbrauch an Radreifen für zurückgelegte 1000 km, je nach der Kilometer-Länge, der Tourenzahl etc. in Percenten gerechnet. Es folgen Bemerkungen über die Gattung des Metalles, die Bedingnisse der Erzeugung und die Preise. Eine grosse Zusammenstellung betrifft das Profil, das Gewicht und die Befestigung der Radreife; viele Figuren, tabellarische Angaben über Stoss und Zereissproben, dann über Garantie-Verhältnisse etc. ergänzen dieses reichhaltige Referat.

***) Die Referate Nr. 27 und 48 umfassen die von 41 Bahnen eingeholten Daten. Eine grosse Tabelle gibt den Verbrauch an Schmiermaterial für die diversen Locomotiven nach den zurückgelegten Kilometern. Es folgt eine Recapitulation der benützten Schmiermaterialien und der Uebernahmsbedingnisse, sowie der Verwendungsarten. Auch die zur Erprobung der Schmiersorten gemachten Experimente kommen in Erwähnung. In dieser Beziehung kämen die interessanten Versuche nachzutragen, welche in Russland der General Petrow (Résultats les plus marquants de l'étude théorique et expérimentale sur le frottement médiat, St. Petersbourg 1889) vollzogen hat.

†) Die „Great Northern Railway" benützt in ausgiebiger Weise Locomotiven mit inneren Cylindern. Das kurzgehaltene Referat Nr. 26 enthält interessante Erfahrungsdaten über die bezüglichen gekröpften Achsen, sowie eine Anzahl gut cotirter Zeichnungen, nebst den zugehörigen numerischen Daten.

††) Das Referat Nr. 35 beschränkt sich auf die Beantragung eines Formulares zur Einholung der bezüglichen Daten.

†††) Die Referate Nr. 2 und 29 behandeln vorwiegend den Bau und die Ausnützung der Locomotivkessel. Vorerst wird die Frage der Verwendung von Schweisseisen oder Flusseisen eingehend erörtert; das letztere Material unterliegt gewissen, noch immer nicht gänzlich zerstreuten Besorgnissen. Dem Vorberichte sind Notizen von fünf grossen Bahnverwaltungen über die Kesselfabrication und die einschlägigen Lieferungsbedingnisse angeschlossen. Viele Figuren über den Feuerkastenbau und einige Constructionsdetails, sowie viele numerische Angaben und diesfällige Zusammenstellungen, ergänzen diese interessante Arbeit.

‡) Das Referat Nr. 10 beschränkt sich auf die Beantragung eines Formulares zur Einholung der bezüglichen Daten.

‡‡) Das Referat Nr. 61 resumirt die Entstehung der Verschubmaschinen und erörtert insbesondere den Achsendruck, die Constructionsart, die Zugkraft, die Versorgung mit Wasser und Brennmaterial, die Bremsen etc., welche dabei in Betracht kommen. Eine Tabelle enthält die üblichen Constructionsdaten für 28 Locomotivtypen von acht verschiedenen Staaten. Dem Referate ist eine Notiz der „grossen russischen Gesellschaft" beigegeben.

Bezüglich der Theilreferate *E, F, G, H, I* nimmt der Congress, rücksichtlich der allenfalls für eine nächste Session zu sammelnden Daten, fünf detaillirte Fragebögen an, deren 8 + 25 + 29 + 18 + 16, also zusammen 96 Rubriken, des Umfanges wegen hier nicht reproducirt werden.

3te Section.

XVI. Feststehende Signale und Blocksystem.)*

XVIa. Ständige Signalanlagen.

Berichterstatter: Flamache, Ingenieur der Direction für Ober- und Unterbau bei den belgischen Staatsbahnen.

Der Beschluss des Congresses lautet:

Die gegenwärtigen Bestrebungen bevorzugen eine normale Stellung der Signale auf „Halt“. Die Drehbrücken, Abzweigungen, Niveaukreuzungen, sowie die wichtigen Stationen der meisten Bahnnetze sind bereits in gedachter Weise eingerichtet.

Für Haltestellen und minder wichtige Stationen scheint eine normale Stellung auf „freie Bahn“ bevorzugt zu werden.

Die Blocksignale auf eingeleisigen Linien bleiben in normaler Stellung immer auf „Halt“ gerichtet. Auf zweigeleisigen, der Blockirung unterliegenden Bahnen dagegen, wird, mit Ausnahme einiger Linien mit gedehntem und schwierigem Betriebe, immer die normale Stellung auf „freie Bahn“ gebraucht.

XVIb. Blocksystem und Interlockingsystem.

Berichterstatter: Ramaeckers, Chef-Ingenieur, Betriebs-Director der belgischen Staatsbahnen.

In Abwesenheit des Berichterstatters wird beschlossen:

Blocksystem: Der Congress verfolgt mit lebhaftem Interesse die in den Vorrichtungen zur Anwendung des Blocksystems erzielten Fortschritte, er constatirt das vorherrschende Bestreben, die zwischen den Linienposten ausgetauschten elektrischen Signale in Abhängigkeit zu den für die Züge bestimmten optischen Signalen zu bringen, um die Stellung dieser letzteren Signale auf mechanische Weise zu sichern.

Bezüglich der Benützung von Vorrichtungen, welche das unmittelbare Einwirken der Züge selbst auf die Blockapparate bezwecken würden, erachtet der Congress, dass diese Frage vorbehalten bleiben muss.

Was die ausschliesslich automatischen Apparate anbelangt, so erachtet der Congress, dass man, bei der jetzigen Sachlage, die Betriebssicherheit darauf nicht basiren könne.

Derselbe stellt alle Vorbehalte gegenüber dem im Vorberichte angedeuteten Projecte eines sogenannten „Express-Signales“.

Er vermag sich nicht der gegebenen Anregung anzuschliessen, dass jene Züge, welche in ordnungswidriger Weise die absoluten Haltsignale überschritten hätten, automatisch auf specielle Sicherheitsgeleise geleitet werden sollten.

XVII. Beleuchtung der Signale.

Berichterstatter: Dumont, Ingenieur im technischen Betriebsdienste der französischen Ostbahn, und Sartiaux, Inspector, Leiter des elektrotechnischen Dienstes bei der französischen Nordbahn.**)

---

*) In dem Hefte Nr. 44 der Vorberichte sind beide Referate nebst Beilagen vereinigt und zwar:

ad A) das kurze Résumé des Herrn Flamache, in welchem derselbe in klarer Weise unter specieller Betrachtnahme auf Drehbrücken, Abzweigungen und Kreuzungen, Haltestellen ohne Geleiseverbindungen, Zwischenstationen mit Verbindungen, Blockposten für zwei Geleise, Blockposten für ein Geleise, endlich Umladungs-, Abzweig- und Kopfstationen, die jetzige Sachlage kurz schildert;

ad B) die viel umfangreichere, mit sechs Beilagen ausgerüstete Arbeit des Herrn Ramaeckers, in welcher derselbe die wichtigsten mechanischen und elektrischen Einrichtungen für die nothwendigen Verbindungen und Verriegelungen beschreibt und ein von ihm mit „Signal express“ benanntes neues Signal vorschlägt, welches für das Durchfahren der Eilzüge auf grossen Stationen allein massgebend wäre (S. 33), endlich auch im Falle missachteter Signale, die bezüglichen Züge automatisch auf specielle Sicherheitsgeleise geführt haben will etc. Die Beilagen betreffen 25 Bahnen und fünf specielle Vorrichtungen (mit Zeichnungen). Auf der „Great Western Railway“ kann ein Mann bis 87 Stellhebel bedienen.

**) Der Vorbericht Nr. 28 resumirt die von 38 Bahnen erhaltenen Daten bezüglich der Beleuchtung mit Repsöl, Petroleum, Gas und Elektricität, citirt die gemachten Erfahrungen, erhobenen Kosten, aufgestellten Uebernahmsbedingungen etc. Bezüglich des Stirnlichtes der Locomotiven kommen die im Jahre 1881 zu Paris mit dem österreichischen Sedlacek'schen Bogenlichte von dem Verfasser veranlassten Versuche, in vortheilhafte Erinnerung. Derartige Versuche mit elektrischem „Headlight“ sollen in Amerika weiter verfolgt werden.

Der Beschluss des Congresses lautet wie folgt:

Die verschiedenen Bahnverwaltungen neigen zu einer immer allgemeineren Benützung des Petroleums und sogar des commerciellen Petroleums, sowie zur Verwendung von Lampen mit Rundbrennern, welche eine grössere messbare Lichtstärke als jene der Lampen mit vegetabilischem Oele oder mit Flachbrennern ergeben, und nur einem sehr seltenen Auslöschen unterliegen.

Es ist gestattet, von der Anwendung des elektrischen Lichtes sehr interessante Resultate zu erhoffen.

Endlich empfiehlt es sich, die Versuche mit färbigen Gläsern nicht blos bei Sonnenlicht, sondern auch bei jenem künstlichen Lichte zu machen, welches an dem zugehörigen Signale verwendet wird.

XVIII. Verständigungsmittel, und zwar:

A) Auf den Zügen: Verständigung zwischen den Reisenden und dem Zugbegleitungspersonale.

B) Auf der Strecke: Verständigung zwischen den Strecken-Bediensteten und den Stationen. Verwendung des Telephones insbesondere für Linien mit schwachem Verkehre.

C) Zwischen Stationen und Zügen: Verständigung zwischen den Stationen und den im Verkehre begriffenen Zügen.

Berichterstatter: Pollitt, Ingenieur der „Manchester Sheffield and Lincolnshire Railway."*)

Die Beschlüsse des Congresses lauten wie folgt:

A) Die Intercommunications-Signal-Vorrichtungen in den eigentlichen Personenzügen scheinen sich zu verbreiten.

Die Anwendung dieser Intercommunications-Signale wird durch verschiedene Gattungen Apparate verwirklicht, als da sind: Signalleine, elektrische Verbindung, pneumatischer Verkehr mittelst verdünnter oder comprimirter Luft. Diese verschiedenen Systeme scheinen die Verwaltungen, welche sie benützen, zu befriedigen. Es hat jedoch den Anschein, dass man für lange Personenzüge im Allgemeinen die keine besonderen Kupplungsvorrichtungen erfordernden pneumatischen Systeme, oder die von dem Bremssysteme unabhängigen elektrischen Einrichtungen bevorzugt.

B) Es werden mit dem grössten Interesse die auf verschiedenen Bahnnetzen unternommenen Versuche verfolgt, und es ergibt sich thatsächlich, dass gegenwärtig eine grosse Anzahl mechanischer und elektrischer Apparate allen Bedürfnissen des Betriebes im Blocksysteme, für ein- und zweigeleisige Bahnen, entsprechen.

Die Elektricität spielt eine hervorragende Rolle bei der Bethätigung dieser Apparate.

Die Stellung der Signale und Weichen geschieht in gewissen Fällen mittelst comprimirter Luft oder mittelst Wasserdruckes.

Das Telephon gelangt in der Eisenbahnpraxis immer mehr zur Anwendung und scheint in gewissen Fällen ein Ersatz des Telegraphen zu werden.

C) Der Congress constatirt, dass die gebrauchten Vorrichtungen behufs Correspondenz zwischen den Stationen und den verkehrenden Zügen bisher nur Anlass zu sporadischen Versuchen gegeben haben; er erachtet, dass Erfahrungsresultate abzuwarten seien, bevor sich über die Anwendung derartiger Apparate ausgesprochen werden könne.

XIX. Vertheilung der leeren Wagen (mit XX behandelt).

Berichterstatter: Lambert, Generaldirector der Great Western Railway. **)

*) In den Vorberichten Nr. 37, 49 und 50, hat der Berichterstatter die drei Theilfragen *A*, *B* und *C* sehr ausführlich behandelt. Man findet ad *A* eine Erinnerung über das Entstehen der Intercommunications-Signale und die detaillirte Beschreibung der jetzigen besten Systeme, insbesondere der bei den englischen Bahnen benützten Einrichtungen (mit vielen Figuren). Eine längere Notiz der französischen Ostbahn liegt bei. Es werden ad *B* für die mechanische Verrieglung die Systeme Saxby & Farmer, Mackensie, Holland, O'Donnel, Wharmby etc.; für die Blockverrieglung die Systeme Sykes, Spagnoletti, Saxby, Regnault, Lartigue etc. beschrieben; diesem Referate ist eine Notiz der russischen Staatsbahnen beigefügt.

Die Mittheilungen des Berichterstatters ad *C*, welche der Beschreibung der bisher versuchten bekanntesten Contactvorrichtungen folgen, betreffen die in Amerika auf der „Lehigh Valley Railroad" eingeführte Inductionstelegraphie nach System Edison & Phelps. Die mitgetheilten Daten, wonach beispielsweise die Induction zwischen Zug und Drahtleitung sich selbst auf 60 Fuss Entfernung vollzieht, grenzen an das Unglaubliche; sollten dieselben sich bewahrheiten, so dürfte unstreitig dieses System sich rasch verbreiten.

**) Im Vorberichte Nr. 13 behandelt der Berichterstatter die Frage der leeren Wagen gleichzeitig mit Bezug auf Wagenaustausch. In England war und ist noch für die Frächter das Recht vorgesehen, eigene Züge in Verkehr zu bringen, welches die Praxis auf die Inbetriebsetzung eigener Wagen beschränkt hat. Der Bericht erörtert die englischen Verhältnisse mit Bezug auf das Clearing House. Eine einschlägige umfangreiche Beilage vereint die wichtigsten Instructionen und Formularien für die „Great Western Railway". Ferner ist eine Notiz des Herrn Picard über die bei der französischen Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn eingeführten Normen, mit dem umfangreichen, die Frage in allen Theilen behandelnden Circulare Nr. 16 vom 16. April 1889 ebenfalls angeschlossen.

XX. Wagenaustausch (mit XIX behandelt).

Berichterstatter: Makarow, Chef-Ingenieur für Zugförderung auf der Linie St. Petersburg-Warschau der grossen russischen Eisenbahngesellschaft, und Richter, Director-Stellvertreter für dieselbe Linie.*)

Ueber die beiden Fragen *XIX*, *XX* beschliesst der Congress:

Die ganz specielle Lage Englands gestattete es kaum, die dortselbst verwendeten Methoden mit jenen des Continents in Vergleich zu bringen. Man hat auf den englischen Bahnen nur die Erhöhung der Wagentragfähigkeit, sowie ein gewisses Bestreben zu constatiren, den übertriebenen Gebrauch privater Wagen zu reduciren. In Ungarn und Russland begegnet man diesem Bestreben nicht.

Die Wagenvertheilung vollzieht sich im Allgemeinen in Gemässheit der durch die geographische Lage eines jeden Bahnnetzes und durch die Beschaffenheit der massgebenden commerciellen Strömungen gebotenen Umstände.

Dasselbe gilt auch für den Wagenaustausch mit dem zu Tage tretenden Bestreben, die Reisen und Aufenthalte in natura zu compensiren. Man scheint zur Aufrechterhaltung der Gebühren, und Fristen auf jenen Bahnnetzen geneigt, welche sich nicht in der den russischen Eisenbahnen eigenen gegenseitigen Lage befinden.

XXI. Mitwirkung der Stationsvorstände bei der Aufnahme und Beförderung von Waaren für Private.

Berichterstatter: Prahacs, Hauptcontrolor bei der Centralverwaltung der ungarischen Staatsbahnen.**)

In Abwesenheit des Berichterstatters beschliesst der Congress:

Im Allgemeinen scheint die Theilnahme der Stationsbediensteten an gewissen, den Privaten zufallenden Arbeiten gegen eine Entlohnung von Seite dieser letzteren, auf ernste Unzukömmlichkeiten zu stossen. Jedoch unter aussergewöhnlichen Umständen und auf wenig wichtigen Stationen erscheinen diese Unzukömmlichkeiten sehr wesentlich gemildert, und die gedachte Mitwirkung kann sowohl für das Publikum als auch für die Bahnverwaltung vortheilhaft sein.

XXII. Linien mit schwachem Verkehre.

Berichterstatter: Lewis, kaiserl. Rath, Betriebsleiter-Stellvertreter der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. ***)

In Abwesenheit des Berichterstatters wird beschlossen:

Der Congress constatirt mit Vergnügen das Bestreben der Behörden und Betriebsverwaltungen aller Nationen, auf den Linien mit schwachem Verkehre die thunlichsten Erleichterungen in den zu beobachtenden Vorschriften und anzuwendenden Betriebsmethoden zu verwirklichen.

Der Congress gibt ausserdem dem Wunsche Ausdruck, dass die internationale Commission diese Frage, wegen dem ständigen Interesse welches sie bietet, auf der Tagesordnung beibehalte.

XXIII. Technische Daten für die 3te Section.

XXIIIA. Ausnützung des Personales und der Anlagen der Bahnhöfe.

Berichterstatter: De Larminat, Betriebsleiter Stellvertreter bei der französischen Westbahn, und Moffre, Ingenieur der französischen Verwaltung für Brücken und Strassen, in Verwendung bei der Direction der französischen Südbahnen. †)

---

*) Der Vorbericht Nr. 32 benützt die von 15 Bahnen erhaltenen Mittheilungen, sowie eine von Herrn Hanrez, Ingenieur der grossen belgischen Centralbahn, im Jahre 1890 veröffentlichte Studie. Die wichtigsten typischen Vereinbarungen sind jene des Internationalen Vereines für Wagenaustausch, der Convention zur Verwendung der Fahrbetriebsmittel innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und des Deutsch-Belgisch-Italienischen Reglements. Ein Auszug der bei 14 Bahnen üblichen Normen, sowie ein Verzeichniss von 59 Conventionen nebst mehrfachen statistischen Tabellen, sind dem Vorberichte beigegeben.

**) Der kurz gefasste Vorbericht Nr. 5 erörtert die Vortheile und Gefahren der gedachten Verwendung und die allfällige Stellungnahme der Bahngesellschaft gegenüber derartiger Leistungen ihrer Bediensteten.

***) Der Vorbericht Nr. 40 schildert die innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Luxemburg, Holland, Rumänien und Russland vorherrschenden Verhältnisse. Auch für Belgien, Frankreich, Grossbritannien, Italien, für die Schweiz, für Dänemark, Schweden, Brasilien, sind die wichtigsten Daten zusammengestellt. Eine Sammlung von zehn einschlägigen Verordnungen und Vorschriften sind diesem sehr beifällig aufgenommenen Referate angeschlossen.

†) Das in den Heften Nr. 22 und 57 enthaltene Referat enthält ein von 16 Bahnverwaltungen erhaltenes umfangreiches statistisches Material; aus den tabellarischen Ausweisen sucht der Berichterstatter Durchschnittscoëfficienten auszurechnen, erhält aber ganz divergirende unverwendbare Werthe.

XXIIIB. Ausnützung der Personen- und Güterwagen.

Berichterstatter: Cairo, Ingenieur, Leiter des Centralbureau's der italienischen Südbahn-Gesellschaft (Adriatisches Netz).*)

Der Congressbeschluss über die Gesammtfrage lautet:

Die auf die Frage *XXIII*, lit. *A* und *B*, Bezug habenden statistischen Ausweise gestatten es nicht, mittlere Ausnützungscoëfficienten zu bestimmen. Die Ausnützung bleibt von der Bauart und den Betriebsmodalitäten, insbesondere von der Anzahl Züge, von den Zustreifungsmitteln, von der mit der Zeit veränderlichen Stärke des Verkehres u. s. w. abhängig, welche auf den gedachten Bahnhöfen und Bahnnetzen massgebend sind.

4te Section.

XXIV. Eisenbahnen in neu zu erschliessenden Gegenden.

Berichterstatter: De Sytenko, Hofrath, Chef-Redacteur des technischen Journales des russischen Ministeriums für Communicationswege.**)

Die Beschlüsse des Congresses lauten:

1. Die Erbauung von Eisenbahnen, welche in die neu zu erschliessenden Gegenden eindringen und dieselben dem Verkehre zugänglich machen, bildet das wirksamste Mittel zur Hebung der örtlichen Civilisation. Auf derartigen Bahnen kann ein sofortiger Betriebsüberschuss erzielt werden, wenn damit einer schon wichtigen Handelsströmung entsprochen wird; aber selbst auch in dem nur zu häufig vorkommenden Falle, wo das Baucapital eine Anzahl Jahre ohne directe Verzinsung zu verbleiben hat, müssen diese Bahnen, mit Rücksicht auf die damit den durchzogenen Gegenden, sowie der Civilisation im Allgemeinen geleisteten Dienste, doch immerhin gebaut werden.
2. Es ist meistens nothwendig, dass für die Erbauung von Eisenbahnen in neu zu erschliessenden Ländern, eine staatliche Hilfe gewährt werde, dies insbesondere, wenn auf eine sofortige Ertragsfähigkeit nicht gerechnet werden kann. Zuweilen wird die Eisenbahn durch den Staat gebaut, zuweilen werden den Concessionären staatliche Subventionen gewährt, welche, insbesondere in Ländern wo noch gar keine Civilisation besteht, die verschiedensten Formen annehmen können (Concession von Gründen, von natürlichen Hilfsmitteln und Producten, von öffentlichen Bauten, Gebührenbefreiung, eventuelle Verwendung militärischer Arbeitsleistungen etc. etc.).
3. Die Grundbedingungen für Eisenbahnbauten in neu zu erschliessenden Ländern sind sehr verschieden, je nach den in diesen Ländern zu begegnenden Schwierigkeiten und je nach der zu erhoffenden Wichtigkeit des Verkehres. Die allgemeine kennzeichnende Eigenschaft dieser Eisenbahnen besteht in der entsprechendsten Gestaltung zur grösstmöglichsten Ausnützung der allenfalls bestehenden natürlichen Verkehrswege, insbesondere der Wasserstrassen. Dieselben sind anderseits von jenen einschränkenden Bedingungen befreit, welche in civilisirten Gegenden durch die Nothwendigkeit aufgedrängt werden, gewisse, mehr in administrativer und historischer als in commercieller Beziehung wichtige Ortschaften zu bedienen.
4. Insoferne kein starker Verkehr zu erwarten steht, empfiehlt es sich, alle Auskunftsmittel des Bauverfahrens zur Erzielung von Ersparnissen in Anwendung zu bringen; insbesondere gewährt die Anwendung der schmalen Spur unter anderen Vortheilen auch eine Gewichtsverminderung der zu befördernden Fahrbetriebsmittel.
5. Wenn nicht, wie in gewissen Fällen, eine Vermehrung der Angriffspunkte ungewöhnlich leicht erscheint, so ist es im Allgemeinen vortheilhaft, derlei Linien nach einem an die Teleskopenrohre erinnernden Verfahren, beziehungsweise derart zu bauen, dass man am Ende

*) Das Referat Nr. 23 benützt die von 31 Bahnverwaltungen eingesendeten Daten. Die diesfalls gegebenen tabellarischen Ausweise führen immerhin zu gewissen Grenzen für die Durchschnittscoëfficienten, welche in der Praxis in Betracht gezogen werden können.

**) Das in den Heften Nr. 59 und 62 enthaltene Referat ist mittelst dreier Notizen erweitert, und zwar: I. J. P. Maxwell über Neu-Seeland, II. A. M. Ruys über Sumatra, III. über detaillirte Fragebögen. Ausserdem sind beigegeben: eine kurze Note des russischen Kriegsministeriums über die transcaspische Bahn, und eine detaillirte Note von S. Ch. Tupper über Canada (in mehr finanzieller Richtung).

Der Berichterstatter, Oberst von Sytenko, reiht mit grosser Geschicklichkeit die interessantesten extremsten Eisenbahndaten der Welt aneinander. Der Peruvianische Mont-Meiggs-Tunnel liegt 4772 m hoch; die Reisenden leiden von dort an, wegen Luftdruckveränderung, an einer Art Bergkrankheit. Die grimmigsten Feinde der Bahnen sind Schnee und Sand; deren Bekämpfung in Russland kann nun erfolgreich bewirkt werden. In gewissen, sehr kalten Gegenden werden Geleise auf Schnee und Eis gelegt etc. etc. Von den betrachteten Bahnen sind 4 in Europa, 2 in Afrika, 16 in Asien, 4 in Australien, 4 in Amerika. In gewissen Gegenden beheben die Bahnverwaltungen auch Zoll- und Hoheitsgebühren. Der Verfasser resumirt die Ergebnisse seiner Studien in 16 Beschlussanträgen.

der Linie beginnt und den Fortschritt der Bauten nach vorn in dem Masse allmälig weiter bringt, als dies die Befahrbarkeit der bereits zurückgelegten Strecke bedingt.

6. Endlich, in Anbetracht der wichtigen Rolle, welche den betrachteten Eisenbahnen sowohl als fördernde Organe der Civilisation, wie auch als neu vordringende und zuführende Verkehrsadern zufällt, wäre es erwünscht, dass diese Frage auf der Tagesordnung der nächsten Congress-Session beibehalten bleibe und zu einer möglichst vollständigen Untersuchung der bereits erzielten Resultate Anlass gebe.

XXV. Internationale Beziehungen für den Güterverkehr.

Berichterstatter: De Perl, Staatsrath und leitender Director des internationalen Dienstes der grossen russischen Eisenbahngesellschaft.*)

Hierüber wird beschlossen:

Der Congress ist der Anschauung, dass eine internationale Verständigung bezüglich des Frachtgutverkehres gegenwärtig sehr schwer zu erzielen ist; es ist sehr wünschenswerth und möglich, einen internationalen Verband-Tarif für directe Eilgutversendungen aufzustellen.

Der Congress gibt dem Wunsche Ausdruck, dass die Verwaltung der belgischen Staatsbahnen, welche mit fast allen europäischen Eisenbahnen in directen Beziehungen steht, die Initiative zur Aufstellung eines Entwurfes für einen internationalen Verband-Eilguttarif, mit entsprechender Antheilsbemessung, ergreife, und diesfalls eine Conferenz der unterschiedlichen Bahnverwaltungen zu geeigneter Zeit einberufe.

XXVI. Verschiebbare Räder behufs Uebergang der Fahrbetriebsmittel auf Geleise mit verschiedener Spurweite (russische und spanische z. B.).

Berichterstatter: Biarez, Chef-Ingenieur des Centraldienstes bei der spanischen Nordbahn.

Diese Frage musste vertagt werden, weil Herr Biarez in Ermanglung der neueren allein in Betracht kommenden Daten nicht in der Lage war, seinen Vorbericht zu verfassen.

XXVII. Gemeinschaftliche Bahnhöfe und Bahntheile, Vertheilung der Kosten.

XXVIIA. Kostenvertheilung für gemeinschaftliche Bahnhöfe.

Berichterstatter: Urban, Ingenieur, Dienst-Chef, Director der grossen belgischen Centralbahn.**) In Abwesenheit des Berichterstatters wird beschlossen:

Der Congress nimmt mit grösstem Interesse die vom Berichterstatter vereinigten zahlreichen Daten zur Kenntniss.

XXVIIB. Kostenvertheilung für gemeinschaftliche Bahnstrecken.

Berichterstatter: Oackley, Generaldirector der „Great Northern Railway".***)

Der Congress dankt dem Berichterstatter für die sehr interessanten Daten, welche derselbe über die in England angenommenen Regeln zum Baue und Betriebe der gleichzeitig von mehreren Bahngesellschaften ausgenützten Eisenbahnlinien geliefert hat.

---

*) Im Vorberichte Nr. 43 erinnert der Berichterstatter auf das im „Compte rendu" zur Mailänder Congress-Session vom Jahre 1887 im III. Bde. p. XXIV-1 enthaltene Referat des Herrn Fadda, welcher einen einheitlichen internationalen Tarif auf einfachen Grundlagen vorschlug: a) Verfrachtungsgebühr nach Gewicht und Entfernung; b) Aufgabe- und Abgabegebühr; c) Versicherung gegen Beschädigung oder Verlust nach Werth; d) Transportversicherung nach Werth und Entfernung.

Der Berichterstatter resumirt die Verhältnisse in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Egypten, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Holland, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden und Norwegen, in der Schweiz und in der Türkei. Das Verrechnungs-Normale für die der Englisch-Französisch-Holländisch-Belgisch - Deutsch - Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarisch - Italienischen Verbindung angehörigen Bahnverwaltungen ist als Beilage angeschlossen.

**) Der Vorbericht Nr. 6 erinnert an die bei der ersten Session im Jahre 1885 (Compte rendu, II. Bd., Frage IX) diesfalls gefassten Beschlüsse. Der Verfasser trägt vorerst die für alle gemeinschaftlichen Bahnhöfe anwendbaren Grundsätze vor und theilt die Bahnhöfe sodann in sechs Classen, je nachdem sie nach Pauschalbetrag, nach Verhältnisszahlen zur Einnahme, nach Verhältnisszahlen aber mit Pauschalirung auf Grundlage des Vorjahres, nach verhältnissmässiger Vertheilung der Ausgaben, nach einer für jeden Zug an die Gemeinschaft zu zahlenden Gebühr etc. betrieben werden. Diese Classen unterliegen noch vielen Unterscheidungen bezüglich der Einheit, wofür zahllose Beispiele angeführt werden.

***) Der Vorbericht Nr. 58 behandelt die englischen Eisenbahnen. Insbesondere auf städtischen Gebieten und ihrer Umgebung bieten die gemeinschaftlichen Anlagen sehr grosse Vortheile für die Bahnen sowie für das Publicum und werden in England auch angewendet. Der Verfasser citirt 39 derartige gemeinschaftliche Strecken mit zusammen 1614 km Länge und erörtert für zahlreiche Beispiele die Modalitäten des gemeinschaftlichen Betriebes. Insbesondere für die Londoner Bahnen ist ein Situationsplan beigegeben.

XXVIIc. Repartirung der ungetheilten Auslagen eines Bahnnetzes.

Berichterstatter: Carlier, Generalsecretär der französischen Orleansbahn.*)

Der Congress hat mit vielem Interesse die sehr lehrreichen Ausführungen des Berichterstatters zur Kenntniss genommen.

XXVIII. Vertheilung des Verkehres und Verband-Tarife.

XXVIIIa. Vertheilung des Verkehres innerhalb eines Bahnnetzes.

Berichterstatter: D'Espregueira, Generalinspector für Brücken- und Strassenbauten in Portugal, Generaldirector der königl. portug. Eisenbahngesellschaft.**)

In Abwesenheit des Berichterstatters fasst der Congress folgende Resolution:

Es ist oft vortheilhaft, dem zwischen zwei Punkten stattfindenden Güterverkehre eine andere Instradirung zu geben, als jene, welche der kürzesten Fahrlänge entspricht.

Die Bestimmung der ökonomischesten Instradirung ist von einer Gesammtheit von Umständen abhängig, unter welchen man zuvörderst das Längenprofil citiren kann, welches die Zugförderungskosten für die kilometrische Tonne in überwiegender Weise beeinflusst.

Es kommen dann ferner noch die Krümmungen, die Organisation des Güterverkehres, die Lieferfrist etc. zu berücksichtigen.

XXVIIIb. Vertheilung des Verkehres zwischen mehreren Bahnnetzen.

Berichterstatter: Schiller von Harka, General-Inspector bei den königl. ungarischen Staatsbahnen.***)

Die gefassten Beschlüsse lauten:

1. Es ist wünschenswerth, dass die Theilung des Concurrenz-Verkehres den Gegenstand von Vereinbarungen zwischen den dabei betheiligten Eisenbahnen bilde.

   Bei Vereinbarungen dieser Art, insoferne die Verband-Bahnen das Recht, ihre Tarife nach Gutdünken aufzustellen beibehalten, können die Interessen der Bahnen, ohne Unzukömmlichkeit für die Interessen des Handels und des Landes, gewahrt bleiben.

2. Es bestehen keine allgemeinen Regeln zur Vertheilung des Verkehres zwischen unterschiedliche concurrirende Bahnnetze und bei Abschluss einer Vereinbarung sind die Grundlagen für die Theilung des Verkehres von den dabei betheiligten Bahnen in specieller Weise und nach Billigkeit zu bestimmen.

3. Die Zuweisung eines gewissen verhältnissmässigen Theiles des Verkehres an eine der concurrirenden Verkehrslinien bedeutet nicht nothwendiger Weise die effective Durchführung auf diesem Wege der gedachten zugewiesenen Verfrachtung.

   Es ist logisch und wünschenswerth, dass die thatsächliche Verfrachtung durch die am billigsten sich stellende Instradirung bewerkstelligt werde.

   Die Einnahmen bilden meistens eine gemeinschaftliche Masse, verbunden mit einer zu regelmässigen Zeitabschnitten erfolgenden rechnungsmässigen Ausgleichung in Gemässheit der getroffenen Vereinbarung.

---

*) In dem äusserst kurz gefassten Vorberiehte Nr. 34 erörtert der Verfasser in Ermangelung einsehlägiger Berichte der Bahnverwaltungen, nur im Allgemeinen die Gattungen dieser Auslagen und den übliehsten Vertheilungsmodns.

**) Der Vorhericht Nr. 63 resumirt die in Portugal gemaehten Erfahrungen. Allgemeine Regeln zu geben wäre unthnnlich. Die Frage ist abhängig: 1. von den Traeen-Verhältnissen; 2. von der Stärke, Richtung und Gattnng des Veikehres; 3. von der mehr oder weniger vollständigen Diensteinriehtung der wenig befahrenen Linien; 4. von der relativen Wiehtigkeit der Güterzüge; 5. von den Lieferfristen; 6. von der Vertheilung leerer Betriebsmittel auf den coneurrirenden Linien. Naeh Amiot würde jedes ‰ in der Steigung einer virtnellen Mebrlänge von ungefähr 5% entspreehen ete. (Diseussion in der Seetion.)

***) In dem Vorberiehte Nr. 4 erscheint die aufgestellte Frage in einer ganz allgemeinen Weise behandelt. Der Verfasser erörtert zuerst die gesehichtliche Entstehung und Nothwendigkeit der Cartelle, welche selbst in Amerika naeh dem eifrigsten Coneurrenzkampfe sich gebildet haben. Die Verständigung erfolgt auf Grnndlage der Längen, der bestehenden Fraehtsätze, des faetiseh beförderten Fraehtenquantums im Jahre ete. etc., womit man in Gemässheit der angeführten Rechnungsbeispiele zu sehr verschiedenen Resultaten gelangt. Eine weitere Sehwierigkeit bildet die Durehführung, beziehungsweise der naehträgliehe Ausgleieh, worüber das interessante Referat ebenfalls die wiehtigsten Daten anführt.

XXVIIIc. Verband-Tarife.

Berichterstatter: Zeller, Inspector des commerciellen Dienstes bei den k. ungarischen Staatsbahnen.*)

Hierüber nimmt der Congress folgende Beschlüsse an:

1. Hinsichtlich der Güterclassification sollten die Bahnverwaltungen ihre vereinigten Bestrebungen auf die Erzielung einer einheitlichen Form für die Verband-Tarife zu richten haben.
2. Für die eigentlichen internationalen Tarife scheint das System der gleichen Einheitssätze, verbunden mit allfälliger Erhöhung der effectiven Betriebslängen um gewisse Ergänzungskilometer auf Kurven-Strecken den Vorzug zu verdienen, weil dieses System vermöge seiner Einfachheit und der dabei gebotenen relativ grösseren Unabhängigkeit von Aenderungen in den Localtarifen, gegenüber den bei internationalen Tarifirungen auftretenden Anforderungen geeigneter sein dürfte.
3. Die mit den Grundlagen für die Aufstellung von Tarifen innig verbundenen Vereinbarungen über die Antheils-Ausscheidungen sollten noch vor der Inkraftsetzung der Tarife und unter thunlichster Vermeidung der neutralen Vorabzüge getroffen werden.

XXIX. Personenverkehr und -Tarife.

Berichterstatter: Heusler, Vicepräsident des Directions-Comités der schweizerischen Centralbahn.**)

Hierüber beschliesst der Congress:

Für allfällige in die Personentarife einzuführende Reformen ist es unmöglich, allgemeine auf alle Länder anwendbare absolute Regeln aufzustellen.

Das bisher fast überall verfolgte System, welches in der allmählichen Gewährung von Ermässigungen nach Bedarf bei gleichzeitiger Verbesserung des Dienstes und der Betriebsmittel besteht, hat gute Resultate ergeben und es liegt kein Grund vor, um davon abzukommen.

Es sind insbesondere die auf kleinen Betriebslängen unter der Form von Tour- und Retourkarten oder auf andere Weise gewährten Ermässigungen, welche am meisten die Entwicklung des Verkehres sowie die Befriedigung der Bedürfnisse des Publicums und der Bahnen zu fördern scheinen.

XXX. Frachtgutverkehr.

Berichterstatter: Frigo, Dienstchef bei der commerciellen Agentschaft der italienischen Mittelmeer-Bahnen.***)

Der Congress gibt dem Wunsche Ausdruck, dass diese Frage durch die internationale Commission auf der Tagesordnung der nächsten Congress-Session beibehalten bleibe.

---

*) Der Vorbericht Nr. 9 behandelt die in Oesterreich-Ungarn und in den orientalischen Nachbarstaaten aufgestellten Tarife. Die sog. directen Tarife sind mit der Entwicklung der Concurrenzlinien entstanden. Auf Anregung beider Regierungen entstand die einheitliche Eintheilung der Waaren in zwölf Classen, wovon drei für Eilgut, neun für Frachtgut. Die directen Tarife fussen auf Verschmelzung der Localtarife, auf gemeinschaftlichen Tarifeinheiten (mit Zahlen citirt), auf gemeinschaftlichen festen Tarifsätzen etc. oder auf anderen Grundlagen. Der Verfasser erörtert die den gemeinschaftlichen Tarifen zu gebende Form und die dabei anzunehmende Münzeinheit; er gelangt schliesslich zu gewissen in sechs Punkten gefassten Anträgen.

**) Diese Frage ist in den Heften 25 und 56 der Vorberichte behandelt, welche ausser der Arbeit des Berichterstatters auch eine detaillirte Notiz der k. ung. Staatsbahnen über die Ergebnisse des Zonentarifs, sowie eine weitere Abhandlung des Herrn L. v. Perl über denselben Gegenstand enthalten. Der Berichterstatter hat aus England, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Italien, Norwegen, Holland, Rumänien, Russland und aus der Schweiz die einschlägigen Daten für 78.000 km Eisenbahnen gesammelt und sich sofort davon überzeugt, dass hier ein Vergleich von Durchschnittscoëfficienten werthlos ist. Er untersucht demnach die Ergebnisse der einzelnen Tarife und befürwortet die Beibehaltung der sogenannten ermässigten Tarife (Hin- und Zurück-, Rundreise-, Abonnement-, Gesellschaftskarten etc.), welche innerhalb des V.D.E.V. in Frankreich, in Italien, in der Schweiz etc. günstige Ergebnisse aufweisen.

***) Der Vorbericht Nr. 17 führt vorerst die allgemeinen Grundlagen der Tarifirung an: a) Die Capacität (Tragfähigkeit und Rauminhalt) des Wagens, beziehungsweise das Verhältniss der aufgegebenen Waare zur Wagen-Capacität, b) die Qualität der Waare unter Berücksichtigung der Verantwortlichkeit der Bahn, sowie der Nothwendigkeit gewisser ermässigter Tarifsätze, c) das üblichste gemischte System. Der Verfasser resumirt die in Belgien, Spanien, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Holland, Russland und in der Schweiz bestehenden Wagen-Capacitäten und Tarifirungen; er gelangt zu dem Schlusse, dass keine Bahn bisher über eine Statistik verfügt, welche geeignet wäre, die zweckmässigste Ausnützung der Wagen anzudeuten und gibt u. A. ein diesfalls in Italien benütztes Graphicon an.

XXXI. Pensionsfonde und Hilfscassen.

Berichterstatter: De Laveleye, Mitglied des Verwaltungscomités der Congo-Eisenbahn.*)

Nach einer zweitägigen Discussion in Abwesenheit des Berichterstatters, an welcher sich die bedeutendsten Redner aller Nationen unter Vorbringung höchst divergirender Anschauungen betheiligten, hat der Congress folgende Beschlüsse gefasst:

Es ergibt sich aus den gepflogenen Discussionen, dass es als eine moralische Pflicht der Eisenbahnverwaltungen betrachtet wird, das Schicksal der altgedienten Angestellten, und nach deren Ableben der hinterbliebenen Familien, so viel als thunlich sicher zu stellen. Man kann dies durch verschiedene Mittel erreichen, und zwar:

Entweder, wie dies jetzt meistens geschieht, durch Errichtung von Pensionsfonden und Hilfscassen, in welchen die für die Erfüllung der obwaltenden Verbindlichkeiten erforderlichen Capitalien angesammelt werden;

oder durch Inanspruchnahme von aussergesellschaftlichen Instituten, welche die Zuschüsse der Angestellten und der Verwaltungen auf Einzelverrechnung übernehmen, wobei die entstandene Versicherungsmasse im Falle der Unzulänglichkeit durch grossmüthige Schenkungen der Eisenbahngesellschaft unter verschiedenen Formen ergänzt werden kann;

oder aber auch durch andere Mittel.

Diese letzterwähnten, durch die neuesten Vorkommnisse zu Tage getretenen Bestrebungen scheinen vortheilhaft aufgenommen zu werden und man kann sie für künftige Studien hervorheben.

Endlich gibt der Congress dem Wunsche Ausdruck, dass die unterschiedlichen Verwaltungen bis zur nächsten Congress-Session die statistischen Elemente bezüglich der Personalbewegung (Aufnahme, Entlassung, Mortalität) in den verschiedenen Ländern sammeln.

XXXII. Zugehörige Anstalten (Hotels, Buffets etc.).

Berichterstatter: Towle, Director der Hotels und Buffets des englischen „Midland Railway".**)

Der Congress nimmt mit vielem Interesse die in dem Referate des Herrn Towle gesammelten Daten zu Kenntniss.

XXXIII. Technische Daten für die 4te Section.

(*Zusammenstellung der Ausgabeposten nach einem von Congresse aufgestellten Formulare; Preis der kilometrischen Einheiten.*)

Berichterstatter: Amiot, Chef-Ingenieur in Verwendung bei der französischen P.L.M. Bahn.***)

Dem Berichterstatter wird für seine mühevolle Arbeit der Dank ausgesprochen.

Der Congress hat die von den Verwaltungen in Beantwortung der Fragen des Formulares gelieferten Daten mit Interesse zur Kenntniss genommen.

---

*) Der relativ kurze im Hefte Nr. 36 enthaltene Vorbericht ist mit umfangreichen Beilagen ergänzt: A) Antworten auf den Fragebogen, B) Uebersetzung der in deutscher Sprache eingelangten Antworten, C) Résumé der auf den ganzen Fragebogen oder ein Capitel desselben bezogenen Antworten, D) Liste der mit dem Fragebogen betheiligten Verwaltungen, endlich auch eine Notiz der französischen P.L.M. Bahn. Das Gros des Heftes wird durch die ad A) besprochenen Antworten gebildet. Der Berichterstatter gibt ein nach 18 Fragengruppen eingetheiltes Resumé des constatirten Inhaltes der Antworten.

**) Im Referate Nr. 24 bespricht der Berichterstatter vorerst die verschiedenen Formen, unter welchen die Hotels und Buffets gehalten werden (Unternehmer oder Regie), sowie den diesfälligen Besitzstand der Bahnen verbunden mit der erforderlichen Financirung. Es folgt eine Zusammenstellung der für Grossbritannien, Belgien, Dänemark, Frankreich, Ungarn, Italien, Rumänien, Russland, die Türkei und die englischen Colonien erhaltenen Daten. Die hauptsächlich massgebenden Einheitspreise in den Hotels, Buffets, Restaurationswagen etc. sind in übersichtlichen Tabellen vereint.

***) Der Vorbericht Nr. 31 umfasst die von 27 Bahnverwaltungen mit zusammen 70.000 km Betriebslänge erhaltenen Daten. Dieselben sind mittelst statistischer Tabellen in drei Gruppen zusammengestellt: 1. im nördlichen Europa: Dänemark, Norwegen, Russland; 2. im südlichen Europa: Spanien, Italien, Algerien; 3. im mittleren Europa: Oesterreich-Ungarn, Belgien, Frankreich, Holland und die Schweiz. Hieraus deducirt der Verfasser sowohl für das Ganze als auch für die einzelnen drei Gruppen die mittleren Ausgabecoëfficienten der verschiedenen Dienstzweige. Die Procente stellen sich schliesslich wie folgt:

	Im Gesammtnetz	Nord-Europa	Mittel-Europa	Süd-Europa
Centralverwaltung und Betrieb	40·6	33·3	42·8	43·5
Zugförderung und Werstättendienst	34·8	34·5	34·6	37·0
Oberbau und Bahnerhaltung	24·6	32·2	22·6	19·5

5te Section.

XXXIV. Spurweite für ökonomische Bahnen.

Berichterstatter: Radice, Ingenieur, Baudirector bei den Tessin-Eisenbahnen.*)

Die Beschlüsse des Congresses lauten:

Man hat Interesse, die Entwicklung der ökonomischen Eisenbahnen zu begünstigen und bezüglich der zu wählenden Spurweite die grösste Freiheit zu gewähren. Jede Spurweite vermag, je nach den localen Umständen, zu entsprechen; es ist dies eine in jedem speciellen Falle, unter Berücksichtigung der besonderen Beschaffenheit der zu befahrenden Länder, der Gattung und Wichtigkeit des abzuwickelnden, eine mehr oder minder kostspielige Erhaltung rechtfertigenden Verkehres, zu lösende Frage.

Man hat ebenfalls Interesse, an einigen bestimmten, durch die Praxis bereits sanctionirten Typen festzuhalten.

Die vier gangbaren Typen: 1·44 *m*, 1·00 *m*, 0·75 *m* und 0·60 *m* sind die einzigen, welche empfohlen werden sollten.

XXXV. Dampf-Zugförderung auf ökonomischen Bahnen.

Berichterstatter: Amoretti, Director der Dampftramway in der Provinz Turin.**)

Hierüber beschliesst der Congress:

Die Unzukömmlichkeiten, welche man dem Verkehre von Locomotiven innerhalb bewohnter Orte mit Rücksicht auf die Dampfausströmung, auf das Lärmen der Cylinder-Aufblasehähne, auf die Buschen des Auspuffdampfes, auf das Abfallen von Wasser und Fettmassen auf die Strasse zuschreibt, können durch die zur Verfügung stehenden Mittel, unter Berücksichtigung der immer weniger scharf auftretenden Forderungen des Publicums, entsprechend gemildert werden.

Gegen die durch den Mechanismus verursachte Gefahr wird durch die Verwendung äusserer Verkleidungen eine vollständig befriedigende Abhilfe geschaffen.

Rücksichtlich der allfälligen Folgen der Befahrung bewohnter Orte durch Locomotiven, welche specielle Sicherheitsmassregeln wie die sog. Führung (Pilotage) veranlasst hatte, ist anerkannt, dass es überflüssig ist, diese Mittel zuzuziehen, und dass die genaue Einhaltung der Vorschriften durch den Maschinführer hinlänglich Gewähr für die Sicherheit bietet.

XXXVI. Fahrbetriebsmittel auf ökonomischen Bahnen.

Berichterstatter: Rigoni, Ingenieur, Mitglied des italienischen Tramway-Verbandes.***)

Die in vier Theilfragen zerlegte Frage wurde in ebensolcher Weise behandelt und lauten die diesfälligen Beschlüsse des Congresses wie folgt:

A. Verhältniss der Wagenkastenbreite zur Spurweite.

Das Verhältniss von 3 zu 1 ist immerhin kein solches, welches die Sicherheit gefährdet, insoferne dabei das Umhüllungsprofil kein Hinderniss bildet und insoferne die durch die Höhe des Schwerpunktes und durch die Geschwindigkeit geschaffenen Umstände Berücksichtigung finden, wobei jedoch alle die Federung betreffenden Vorbehalte offen bleiben.

---

*) In dem Vorberichte Nr. 19 erweist sich der Referent als ein eifriger Vertheidiger der schmalen Spur. Dort, wo die kilometrische Einnahme 10.000 Francs nicht erreicht, empfiehlt sich die schmale Spur. Der Verfasser polemisirt gegen die in Frankreich vertretene Ansicht, dass die Spurweite von 1·00 *m* allein anzunehmen sei, und kritisirt die einschlägigen Publicationen von Biglia, Martin, Wurmb etc. unter Anführung zahlreicher Beispiele ausgeführter Bahnen. Dem Referate ist eine umfangreiche Beilage angeschlossen, welche die einschlägigen Discussionen der zu Amsterdam im Jahre 1890 abgehaltenen Verbandversammlung der internationalen Tramway-Vereinigung enthält.

**) Im Hefte Nr. 1 der Vorberichte erinnert der Referent an die in Frankreich, Belgien, Italien etc. bestehenden Vorschriften für Dampfbetrieb innerhalb bewohnter Orte, wonach die Maschine weder Rauch, noch Geruch, Dampf, Wasser, Asche etc. von sich abgeben darf. Auch der Mechanismus muss abgeschlossen sein und mehrfach unterliegen die Züge einer Führung (Pilotage). Die fragliche Nothwendigkeit continuirlicher Bremsen wurde bereits bei den früheren Sessionen lebhaft discutirt. Als Beilage ist eine Notiz der Verwaltung der nationalen belgischen Vicinalbahnen angeschlossen.

***) In dem Vorberichte Nr. 16 erörtert der Referent zunächst die grosse Verschiedenheit der für ökonomische Bahnen massgebenden Grundbedingungen. Das Gewicht der Personenwagen variirt von 50 auf 300 *kg* pro Sitz. Für die Spurweiten 0·75 *m*, 1·00 *m* und 1·44 *m* empfiehlt er, in dem Verhältnisse der Wagenbreite zur Spurweite die oberen Grenzen: 2·6, 2·3 und 1·8 einzuhalten. Mit acht Skizzen wird die Verschiedenheit in der Anzahl und Vertheilung der Sitze veranschaulicht. Bezüglich der Federung sowie der Spann- und Kupplungsvorrichtungen sind einige vorwiegend in Italien gebräuchliche Typen beschrieben, worunter sich auch eine in Ober-Italien benützte automatische Kupplung befindet. Einige die italienischen Bahnen betreffende statistische Tabellen sind diesem interessanten Referate angeschlossen.

B. Verfügungen bezüglich der Anzahl Plätze und der den Reisenden gebotenen Bequemlichkeit.

Die Vertheilung der Reisenden in die Personenwagen ändert sich:

1. nach den landesüblichen Gewohnheiten, demzufolge nach den von den unterschiedlichen Classen der zu befördernden Reisenden gestellten Anforderungen;
2. nach der Stärke und Beschaffenheit des Verkehres, sowie nach der den Betriebsmitteln zu gebenden Breite.

C. Spann- und Kupplungs-Systeme.

Die im Anschlusse zu einem centralen Puffer angebrachte Kupplungsvorrichtung ist für ökonomische Bahnen zu empfehlen.

XXXVII. Specielle Zugförderungsarten.

XXXVIIA. Specielle Einrichtungen für Zugförderung, insbesondere Förderung durch Elektricität.

Berichterstatter: Gérard, Haupt-Ingenieur im belgischen Eisenbahn-Ministerium.*)

Nach einer alle neuesten Errungenschaften auf diesem Gebiete betreffenden Discussion fasst der Congress nachstehende Resolution:

Seit der letzten Congress-Session ist keines der speciellen Zugförderungssysteme verworfen worden; mehrere haben sich entwickelt und in dieser Beziehung hat die elektrische Zugförderung erhebliche Fortschritte aufzuweisen, indem dieselbe unter Ueberschreitung der Sphäre von Tramway- und Nebenbahnen sich auf alle Gattungen von Eisenbahnen zu erstrecken strebt.

In Bezug auf die Zugförderung sowie auf die Uebertragung und Vertheilung der motorischen Kraft ist es für den Congress von höchstem Interesse, die weiteren Wandlungen, welchen die Anwendung der Elektricität unterliegt, zu verfolgen.

XXXVIIB. Draisinen und Velocipede.

Berichterstatter: Weissenbruch, Ingenieur im belgischen Eisenbahn-Ministerium und Secretär der internationalen Congress-Commission.**)

Die vom Plenum des Congresses genehmigten Beschlüsse lauten:

Draisinen. Die mittelst Kurbeln oder Pedalen in Bewegung gebrachten, einfach construirten, widerstandsfähigen und zugleich leichten Dienstwagen können sowohl in ökonomischer Beziehung, als auch mit Rücksicht auf die Gesundheit der Bediensteten wirkliche Dienste für die erleichterte Inspicirung der Geleise und der Arbeiterpartien leisten.

Es ist demnach wünschenswerth, dass diese Betriebsmittel zur versuchsweisen Anwendung gelangen, beziehungsweise dass bei ihrer Benützung die Oberbau-Dienstreglements entsprechend revidirt werden.

Velocipede. Die leichten, mittelst der Füsse oder Hände in Bewegung gesetzten und zur Beförderung von 1—2 Personen geeigneten Fahrzeuge können zur Inspicirung der Arbeiterpartien durch die Aufsichtsadjuncte oder Streckenvorstände, sowie im Falle von Unfällen zur beschleunigten Fahrt nach gewissen Oertlichkeiten sich als nützlich erweisen. Deren Benützung empfiehlt sich insbesondere für die ökonomisch betriebenen Nebenlinien sowie für jene Strecken der Hauptlinien, welche eine gewisse Ausdehnung besitzen und nicht übermässige Neigungsverhältnisse bieten.

Es ist wünschenswerth, dass vorzugsweise solche Typen gesucht werden, welche in den Güterwagen der Züge leicht befördert werden können und welche so viel als möglich, wie bei den

---

*) Der Vorbericht Nr. 53 vereinigt die mit ausserordentlichem Fleisse gesammelten Ergebnisse der neuesten Bestrebungen der Ingenieure. Die Zugförderungen mittelst Kabels, Wassers, Elektricität und Luftdruck erweisen sich je nach den zu betreibenden Längen als vortheilhaft. Die Elektricität scheint für grosse Entfernungen den Vorrang zu verdienen, wie dies seit 1886 durch die Kraftübertragungsversuche zwischen Paris und Creil, dann zwischen Laufen und Frankfurt (180 *km*), allerdings bei aussergewöhnlich hohen Spannungen, bewiesen wurde. Der Referent beschreibt die bekanntesten Kabelbahnen und elektrischen Bahnen (mit vielen Figuren) unter gleichzeitiger Angabe der erhobenen financiellen Ergebnisse. Das jetzt beliebteste „Overhead single Trolley-System" mit einer einzigen Drahtleitung und Rückleitung durch die Schienen, erstreckt sich in Amerika bereits auf über 5000 *km* elektrischer Bahnen. Die Hoffnungen für grosse Geschwindigkeiten (180 bis 250 *km* pro Stunde) bedingen die directe Einwirkung des Stromes auf die Radachsen. Zahlreiche Beispiele der neuesten Anlagen sowie eine Sammlung statistischer Tabellen sind dem interessanten Referate angeschlossen.

**) Der Vorbericht Nr. 52 enthält eine reichhaltige Sammlung von Typen für Draisinen und Velocipede, deren Construction mittelst vielen Bildern veranschaulicht wird. Die bisherigen Begriffe: „Draisine" und „Velociped" waren mit dem Begriffe Handbetrieb oder Fussbetrieb verbunden. Anderseits kann unter Velociped nur ein sehr leichtes Fahrzeug gemeint sein. Der Referent beschreibt die in Amerika, Belgien, Russland, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Portugal, Frankreich und Algerien, Dänemark, Holland und in der Schweiz benützten beliebtesten Constructionen. Die Hauptdimensionen und sonstigen Daten sind für 28 Verwaltungen in einer übersichtlichen Tabelle zusammengestellt. Die bereits versuchsweise, mittelst Dampf- und Petroleummotoren eingeführte Zugförderung wird durch Beispiele und entsprechende Figuren des Näheren erörtert.

Strassenbicykeln die Triebkraft der in vertikaler Richtung auf Pedalen einwirkenden Füsse, eher als die nach Art der Ruderer angesetzte Kraft der Arme ausnützen.

Draisinen mit Dampfbetrieb. Es wäre wünschenswerth zu untersuchen, ob nicht Draisinen mit mechanischem Betriebe behufs Herabminderung der Anzahl der Specialzüge für Oberbauüberwachung gut verwendet werden könnten.

Postdienst. In gewissen Fällen, insbesondere auf Linien mit schwachem Verkehre, können besonders eingerichtete Draisinen oder Velocipede zur Beförderung von leichteren Postdepeschen gut verwendet werden, damit die Weglassung kostspieliger Postzüge oder die Eröffnung neuer Verbindungen erzielt werde.

Für etwas schwerere Depeschen könnte eine mechanisch betriebene Draisine im Dienstgewichte von nicht mehr als 500 kg für diese Verwendung dienen.

XXXVIII. Verwaltung der ökonomischen Bahnen.

Berichterstatter: Level, Director der allgemeinen Gesellschaft der französischen ökonomischen Eisenbahnen und Cossmann, Ingenieur, Leiter des technischen Betriebsdienstes bei der französischen Nordbahn.*)

Bezugnehmend auf die in nicht vollständiger Weise eingelaufenen Berichte der Bahnverwaltungen wird beschlossen:

Der Congress gibt dem Wunsche Ausdruck, dass diese Frage auf der Tagesordnung der nächsten Congress-Session beibehalten bleibe.

XXXIX. Gesetzliche Vorschriften für ökonomische Bahnen.

Berichterstatter: Colson, französischer Staatsingenieur für Brücken und Wege, Bittschriftenrath bei dem französischen Staatsrathe.**)

Nach Discussion der vorgebrachten Daten wird folgender Beschluss gefasst:

Der Congress erkennt, dass die einzelnen Länder sich in einer zu verschiedenen Lage befinden, um die Aufstellung allgemeiner Conclusionen zuzulassen; derselbe constatirt, dass bezüglich der Capitalsbeschaffung und bezüglich des Bahnbaues die belgischen gesetzlichen Einrichtungen die besten Ergebnisse aufzuweisen scheinen.

Die Art der Führung des Betriebes bleibt den inländischen örtlichen Vorschreibungen unterworfen und ist in jedem speciellen Falle zu studiren, da die gegenwärtig bestehenden Systeme noch verbesserungsfähig erscheinen.

Der Congress erachtet, dass eine sehr liberale Gesetzgebung, verbunden mit einer ergiebigen Ermässigung der staatlichen Abgaben und Gebühren, eine Hauptbedingung für die Entwicklung und die Lebensfähigkeit der ökonomischen Bahnen bildet.

XL. Verkehrs-Saugadern.

Berichterstatter: De Baker, Generaldirector der allgemeinen Gesellschaft der ökonomischen Bahnen in Belgien.

Bei Verhinderung des Herrn Berichterstatters wurde die Behandlung dieser Frage vertagt.

---

*) In dem Vorberichte Nr. 21 resumiren die Referenten die von 27 Bahnen erhaltenen Daten. Bei den ausschliesslich mit Nebenlinien beschäftigten Verwaltungen bestehen vier Verwaltungssysteme: 1. Vereinigung unter eine Centraldirection von getrennten Linien mit getrennten Conventionen, Bedingnissen und Verwaltungsräthen; 2. Verpachtung einer Nebenlinie an eine Bahngesellschaft; 3. gemeinschaftliche Gesellschaft zur Verwaltung getrennter Netze mit getrennten Concessionsurkunden, Conventionen und Bedingnissen; 4. Verwaltnng durch getrennte Gesellschaften der von einer Hauptbahn gebauten und bereits betriebenen aber dann abgegebenen Nebenlinien. Der Vorbericht geht dann auf die von den Hauptbahnen betriebenen Nebenlinien über. Mehrere Beilagen über specielle Linien und Netze sind angeschlossen.

**) In dem Vorberichte Nr. 12 bemerkt der Referent vorerst, dass keine der theilnehmenden Bahnen über diese Frage einen Bericht eingesendet hat, sonach das Material unmittelbar aus den unterschiedlichen Gesetzsammlungen entnommen werden musste. Der Verfasser hebt hervor, dass sogar die Bezeichnung „ökonomische Bahnen" noch verschiedenartig aufgefasst wird und resumirt sodann in getrennten Aufsätzen die in Frankreich, Belgien, Holland, Italien, Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Russland, Spanien und England bestehenden wichtigsten Vorschriften. In Frankreich und Belgien allein wurde für die Financirung derartiger Bahnen durch eine allgemeine gesetzliche Einrichtung vorgesorgt; die Organisation des Betriebes ist keine sehr befriedigende. In Holland sind die Strassenbahnen ohne specielle gesetzgeberische Beeinflussung zu einem befriedigenden Aufschwunge gelangt. In Oesterreich-Ungarn wurde durch entsprechende Erleichterungen in den öffentlichen Abgaben und in den technischen Anforderungen günstig eingewirkt. In Deutschland gehören die ökonomischen Bahnen meistens zu den staatlichen Bahnen, unterliegen aber minder strengen Vorschriften. Russland beginnt sich mit der Entwicklung der Nebenlinien, im Wege staatlicher Begünstigungen, behufs Ermuthigung der localen Initiative, zu beschäftigen. Spanien arbeitet an der Vorbereitung einer Gesetzgebung. England endlich, woselbst die Verkehrsinteressen durch ein engmaschiges Hauptbahnennetz hinlänglich bedient werden, kümmert sich wenig um diese Frage.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Böhmische Westbahn. (Verlängerung der Flügelbahn Chrast-Radnitz von der Station Radnitz [Oberstupno], nach Radnitz Stadt: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pilsen hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Verlängerung der Flügelbahn Chrast-Radnitz von der Station Radnitz (Oberstupno) nach Radnitz Stadt, für den 13. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 10.959.]

Mühlkreisbahn. (Verlegung der Haltestelle Auberg.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 11. April durchgeführten commissionellen Verhandlung wurde für die Verlegung der Haltestelle Auberg von dem bisherigen Standorte im km 42·78 zu km 40·65 nächst der Schönbergmühle, nebst den aus diesem Anlasse erforderlichen Herstellungen im km 40·65 genehmigt. [27. Mai, Z. 23.395.]

Salzkammergut-Localbahn. (Strecke Ischl—Strobl: Haltestelle „Kaltenbach".) Für die Errichtung einer Haltestelle mit der Bezeichnung „Kaltenbach" im km 1·5/6 der Ischler Verbindungsbahn, sowie des daselbst herzustellenden gedeckten Warteraumes wurde der Bau-Consens ertheilt. [25. Mai, Z. 27.404.]

— (Aenderung der Stationsanlage St. Wolfgang der Zahnradbahn auf dem Schafberg.) Mit Rücksicht auf das anstandslose Ergebniss der am 26. April gepflogenen commissionellen Amtshandlung wurde für die Aenderung der Stationsanlage St. Wolfgang der Zahnradbahn auf den Schafberg der Banconsens ertheilt. [30. Mai, Z. 28.312.]

Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft. (Einlegung einer Weiche in der Nähe des „Café Bazar" in Salzburg.) In der Nähe des „Café Bazar" in Salzburg wurde eine provisorische Weiche eingelegt. [20. Mai, Z. 26401.]

Steyrthalbahn. (Linie Pergern—Bad Hall: Adaptirung in Pergern.) In der Station Pergern wird eine Veranda errichtet und behufs Herstellung eines Restaurations-Locales beim Aufnahmsgebäude eine Adaptirung vorgenommen. [28. Mai, Z. 27.775.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. (Locomotivprüfungen.) Am 1. Februar wurde die technisch-polizeiliche Prüfung mit zwei für die Linien der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen bestimmten Tenderlocomotiven mit anstandslosem Ergebnisse vorgenommen. Beide Maschinen sind in der Locomotivfabriks-Actiengesellschaft vorm. G. Sigl in Wr.-Neustadt im Jahre 1892 neu erbaut, und trägt die eine die Inventarsnummer 54, die Fabrikationsnummer 3628 und den Namen „Wien", die andere die Inventarsnummer 55, die Fabrikationsnummer 3629 und den Namen „Neudorf". Die Kessel dieser beiden Maschinen haben die gesetzliche Probe anstandslos bestanden. Beide Locomotiven sind gleichartig gebaut und haben im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist. Sämmtliche Achsen liegen vor der Feuerbüchse. Die Mittelachse ist, und zwar um 12 mm, verschiebbar. Sämmtliche Achsen sind miteinander gekuppelt. Die Maschinen haben aussenliegende horizontale Cylinder, innenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Allan, ist aussenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst eines Hebels. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der zweiten und dritten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist bei beiden Maschinen mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Locomotive noch versehen mit Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei saugenden Injecteuren nach System Friedmann, Sandstreuapparat, Funkenfänger, mit Exter'sche Bremse und Pulsometerwechsel. Die Spurweite beträgt bei den zwei Maschinen 1·440 m und das Totalgewicht der Maschine im ausgerüsteten Zustande 17·9 t. Die Probefahrten mit den vorbeschriebenen Maschinen fanden auf der 7·7 km langen Strecke von Inzersdorf nach Wr.-Neudorf und retour statt. Dabei wurde bei der mit „Wien" bezeichneten Maschine bei der Vorwärtsfahrt eine maximale Geschwindigkeit von 41 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 25·6 km per Stunde erreicht; bei der Rückwärtsfahrt eine maximale Geschwindigkeit von 40 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 27 km in der Stunde. Bei der mit „Neudorf" bezeichneten Locomotive wurde bei der Vorwärtsfahrt eine maximale Geschwindigkeit von 42·5 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 22 km per Stunde und bei der Rückwärtsfahrt eine maximale Geschwindigkeit von 40 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 21 km per Stunde erreicht. Im Hinblicke auf das in jeder Beziehung befriedigende Ergebniss dieser Probefahrten wurden die zwei vorbeschriebenen Maschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf den Linien der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen übergeben. [Z. 27.261.]

Verkehrsstörungen, bezw. Behebung von solchen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

9. Juni. Gesammtverkehr in den Strecken Neu-Zagorz—Chyrów, Dolina—Wygoda und Karapcziu—Czudin wurde wieder aufgenommen.

10. Juni. In der Strecke Hadikfalva—Suczawa wird der Personenverkehr mit Umsteigen, bezw. Uebertragen des Gepäcks und der Post über die Unterbrechungsstelle aufgenommen.

9. Juni. Für die Dauer der Verkehrseinstellung in der Strecke Stanislau—Husiatyn werden Local-Personenzüge zwischen Stanislau—Nizniów einerseits und Monasterzyska—Husiatyn andererseits verkehren.
Die Zwischenstrecke Nizniów—Monasterzyska ist unfahrbar.

10. Juni. Auf der Localbahn Karapcziu—Czudin wurde der Gesammtverkehr wegen Brückenbeschädigung neuerlich — voraussichtlich auf 6 Tage — eingestellt.

11. Juni. Gesammtverkehr in den Strecken Hadikfalva—Radautz und Czernowitz—Nowosielitza wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Einberufung einer Enquête zum Behufe der Erörterung mehrerer Fragen bezüglich des neuen Betriebsreglements.) Nachdem bei Interpretirung einiger noch nicht vollständig klargestellter Punctationen des auf dem Berner Uebereinkommen basirenden neuen Betriebsreglements in Kreisen der Eisenbahn-Verwaltungen sowohl als auch in jenen des geschäftlichen Publicums immer noch Zweifel zur Geltung gebracht werden, hat der kgl. ungar. Handelsminister im Interesse der Klarstellung solcher Fragen die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen angewiesen, alle bezüglich des Eisenbahn-Betriebsreglements aufgetauchten Wünsche einer genauen Prüfung zu unterziehen und auf Grund derselben positive Vorschläge zu erstatten. Der Handelsminister hat die Absicht, diese Angelegenheit im Schosse der Tarifcommission zur Verhandlung zu bringen, eventuell auch noch Fachmänner und Experten aus den betheiligten Kreisen zu vernehmen, um auf dieser Grundlage Verfügungen treffen zu können. Die interessirten Factoren wurden aufgefordert, ihre Fragen und Anträge präcise zu formuliren und selbe der demnächst ad hoc einzuberufenden Enquête-Commission vorzulegen.

Parlamentarisches. (Genehmigung der Gesetzvorlage des kgl. ungar. Handelsministers, die Gewährung staatlicher Subventionen für die „freie Seeschiffahrt" betreffend.) Das ungarische Abgeordnetenhaus hat in seiner am 16. Mai abgehaltenen Sitzung den vom kgl. ungar. Handelsminister vorgelegten Gesetzentwurf, die Gewährung staatlicher Subventionen zu Gunsten der Entwicklung der freien Seeschiffahrt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50 ex 1893) nach eingehender Debatte mit geringfügigen Modificationen im Allgemeinen, sowie in den Details angenommen.

Projectirte Localbahn Szépes-Béla-Barlangliget—Podolin. (Gesetzentwurf.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Legislative den Gesetzentwurf für eine von der Endstation Szépes-Béla-Barlangliget der Linie Poprád-Felka—Szépes-Bela-Barlangliget der Poprád-Késmarker Localbahn-Actiengesellschaft abzweigende und diese bis Podolin (Comitat Szepes) fortsetzende, 11·5 km lange normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1891, Vorconcession Post 1) vorgelegt. Der Concessionswerber für diese Linie ist die Direction der Poprád-Késmarker (Poprávölgyer [Poprádthaler]) Eisenbahn-Actiengesellschaft, welche die Theilstrecke Késmárk—Szepes-Béla-Barlangliget ihrer von der Station Poprád-Felka der Linie

Csácza—Zwardon der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigenden Linie Poprád-Felka—Szepes-Béla-Barlangliget bereits ausbaute und am 28. Juni 1892 dem Verkehre übergab (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 81 ex 1892), nun aber selbe, nach Ausbau der Theilstrecke Szépes-Béla-Barlangliget über Gnézda und Lubló bis Orló zum Anschlusse an die Linie Abos—Orló der kgl. Ungarischen Staatsbahnen auszubauen beabsichtigt (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 7 ex 1893, Vorconcession Post 3).

— (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 60 vom 19. Mai und dessen darauf folgende Nummern (bis Nr. 63 vom 26. Mai) verlautbart den Wortlaut der zufolge Allerhöchster Entschliessung Sr. Majestät, Wien, ddto. 11. April 1893, erflossenen Concessions-Urkunde für die normalspurige Localbahn Szépes-Béla-Barlangliget—Podolin als Fortsetzung der von der Station Poprád-Felka der Linie Csácza—Zwardon der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abzweigenden und bisher über Késmárk bis Szepes-Béla-Barlangliget ausgebauten Poprádvölgyer (Popradthaler) Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 42 ex 1891, Vorconcession Post 1). Das effective Baucapital dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn über Busócz zu erbauenden, 11·5 km langen Linie ist mit 440.000 fl. Concessionärin dieser Eisenbahn ist die Poprádvölgyer Eisenbahn-Actiengesellschaft, deren bisher ausgebaute Linie Poprád-Felka—Szepes-Béla-Barlangliget derzeit in eigener Regie betrieben wird. Als Stationen sind nebst der auf 450 m zu verlängernden Endstation Szépes-Béla-Barlangliget, noch Busocz, als Station für den gesammten Personen-, Reisegepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr, 450 m lang, Keresztfalva, Holló-Lomnicz-Toporocz, beide als Haltestellen für den Personen- und Wagenladungsverkehr mit je 150 m Länge, und die Endstation Podolin für den gesammten Personen-, Reisegepäcks-, Eilgut- und Frachtenverkehr, 450 m lang, herzustellen und einzurichten.

Popradvölgyer (Popradthaler) Eisenbahn-Actiengesellschaft. (Uebergabe des Betriebes der Linien Poprád-Felka—Késmárk und Késmárk—Spépes-Béla-Barlangliget in den Betrieb der Direction der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.) Die Direction der Poprádvölgyer Eisenbahn-Actiengesellschaft hat den Beschluss gefasst, ihre finanziell, d. h. bezüglich des Actiencapitals derzeit noch getrennten Linien Poprád-Felka—Késmárk und Késmárk-Szépes-Béla-Barlangliget, welche bisher in eigener Regie betrieben werden, der Kaschau - Oderberger Eisenbahn in Betrieb zu übergeben.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 22. April 1893, Z. 24.216, dem k. k. österr. Baurathe, Ingenieur Oscar Baron Lazarini für eine von der Torpedofabrik in Fiume ausgehende, über die Gemarkung der Gemeinde Contrida bis zur ungar.-österr. Landesgrenze führende schmalspurige Strasseneisenbahn mit Dampfbetrieb, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 17. Mai 1893, Z. 19.542, der Direction der „Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahn - Actiengesellschaft“ für eine von der Endstation Gurahoncz der gesellschaftlichen Linie Arad—Gurahoncz abzweigende und diese in deren Fortsetzung längs dem Körösflusse über Acsucza, Talács, Nagy-Halmágy, Körösbánya und die Gemarkung der Gemeinde Brád bis Kristyor (Comitat Hunyad in Siebenbürgen) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 17. Mai 1893, Z. 22.096, der Direction der „Torontáler Localbahn - Actiengesellschaft“ für eine von der Endstation Párdány der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden gesellschaftlichen Linie Szécsány—Párdány abzweigende und diese über Szerb-Ittebe, Tamásfalva, Serb-Klári, Horvát-Clári, Szerb-Czernya und die Gemarkung der Gemeinde Német - Czernya in der Station Zsombolya (Hatzfeld, zwischen Nagy-Kikinda und Temesvár) mit der Linie (Wien—)Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 54 ex 1893), auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 21. Mai 1893, Z. 29.668, der Firma „Paul Luczenbacher's Nachfolger“ für eine von der Station Szobb (zwischen Esztergom [Gran]-Nána und Vácz [Waitzen]) der Linie (Wien—)Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova abzweigende, im Malompataktha le bis Maria-Nostra führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Ausland.

Preussen. (Aenderung von Stationsnamen.) Vom 1. Juli ab erhält die an der Zweigbahn Düsseldorf-Grafenberg gelegene Station Grafenberg die Bezeichnung „Düsseldorf-Grafenberg“ und die Tarifstation Düsseldorf die Bezeichnung „Düsseldorf-Derendorf“.

England. (Forderungen betreffs billiger Arbeiterzüge für London.) In einer jüngst abgehaltenen Sitzung des Londoner Grafschaftsrathes wurde die Frage weiterer Begünstigungen im Londoner Arbeiterverkehre zur Sprache gebracht. Seitens des ständigen Comité für Sanitätspflege und Wohnungs-Angelegenheiten (Public Health and Housing Committee) wurde im Grafschaftsrathe der Antrag gestellt, bei den Eisenbahnen dahin zu wirken, dass dieselben noch weitergehende Begünstigungen im Arbeiterverkehre gewähren. Das Comité beantragt, bei allen in London einmündenden und am Grossstadtverkehr betheiligten Bahnen das Zonensystem einzuführen. Es werden drei Zonen von 5, 12 und 20 Meilen Halbmesser vorgeschlagen, und würde hiebei die Grenze der letzten Zone, d. i. die Entfernung von 20 Meilen vom Centrum mit der bisherigen Grenze des von den Bahnen bereits eingeführten Arbeiterverkehres zusammenfallen. — Als geringster Tarifsatz wird Seitens des Grafschafts-Comité ein Fünftel Penny per engl. Meile beantragt. Das Comité wünscht, dass sich der Grafschaftsrath an das englische Handelsamt wende, um die Realisirung dieser Forderungen Seitens der bestehenden Bahnen zu erwirken, und damit dieselben für neue Metropolitanbahnen als grundsätzliche Bestimmung aufgestellt werden. Das vom gedachten Comité vorgeschlagene Tarifsystem ist in folgender Weise in Aussicht genommen:

	Radius der Zone	Geringste Zonendistanz für Doppelfahrten (Hin- und Rückfahrten)	Zonen-Fahrpreis für diese Doppelfahrten	Geringster Tarifsatz per Meile im Verkehre mit Doppelfahrten
	Meilen	Meilen	Pence	Pence
1. Zone	5	6	1·5	0·250
2. „	12	17	3·5	0·205
3. „	20	32	4·5	0·140
Durchschnittssatz per Meile Doppelfahrt				0·200

Um die Ansiedlung in den äusseren Bezirken der Metropole zu erleichtern, ist der Tarifvorschlag derart gestellt, dass mit zunehmender Entfernung vom Centrum der Einheitssatz per Meile sinkt. Gegenwärtig beträgt der geringste Einheitssatz der Bahnen im Arbeiterverkehre 0·32 Pence per Meile; einige Bahnlinien haben jedoch schon jetzt einen geringeren Satz als 0·2 d per Meile. Das Comité findet einen grossen Uebelstand in der Ungleichheit der bestehenden Arbeitertarife bei den einzelnen Metropolitanlinien, was zur Folge hat, dass sich dieser specielle Verkehr bisher nur in einzelnen Richtungen entwickeln konnte. Das Comité wünscht aber eine gleichartigere Vertheilung der Arbeiterbevölkerung in allen Aussenbezirken. Nach den Zusammenstellungen des Comité schwanken bei den 13 hier in Betracht kommenden Metropolitanbahnen die geringsten Tarifsätze per Meile von 0·1 d bis 0·25 d, die Maximal-Tarifsätze per Meile von 0·33 d bis 0·75 d. Das Comité weist darauf hin, dass in vielen Städten Nordamerikas ein einheitlicher Fahrpreis von 2·5 Pence in Geltung stehe, somit die vorgeschlagenen Tarife keineswegs als zu nieder bezeichnet werden könnten. Das Comité berechnet weiters, dass von der auf 5 Millionen veranschlagten Londoner Bevölkerung etwa 3 Millionen der Arbeiterclasse angehören und von dieser wieder etwa 1,200.000 Personen durch ihren Erwerb gezwungen sind, den Tag ausserhalb ihres Wohnbezirkes zuzubringen. Es wird veranschlagt, dass gegenwärtig aber nur circa 70.000 solcher Personen die Bahnen benützen, um in die Aussenbezirke zu gelangen, von welchen noch circa ein Drittel blos auf einer Bahnlinie hin- und herbefördert werden. Es beträgt also die Zahl der vom Bahnverkehre einen Nutzen ziehenden Arbeiter nur etwa 6 pCt. der auf ein billiges Verkehrsmittel angewiesenen Arbeiterbevölkerung. Das Comité gesteht zu, dass die Einführung der vorgeschlagenen Tarife nicht so leicht sein wird, in Folge des Widerstandes der Bahnen im

Allgemeinen und wegen der grossen Kosten, welche die Umgestaltnng einzelner Bahnhöfe für den neuen Massenverkehr erforderlich machen wird. Es würde nach Ansicht des Comité endlich doch dahin kommen müssen, dass die neuen Bahnen eine finanzielle Unterstützung Seitens der Regiernng erhalten, sowie dass die bestehenden Metropolitanbahnen gegen Erlassung der staatlichen Abgaben für den Personenverkehr (passenger dnty) auch zu diesen Neuerungen verhalten werden.

[„Railway News."]

Schiffahrt.

Donauregulirungsfond. (Rechnungsabschluss 1892. Nach dem von der Donauregulirungs-Commission veröffentlichten Rechnungsabschlusse des von ihr verwalteten Donauregulirungsfonds für das Jahr 1892 hat dieser Fond im Berichtsjahre zu verzeichnen: An Empfängen in Baarem: Activinteressen 47.509 fl. 36 kr., Erlös aus Baugründen, Interessen von Kaufschillingen 281.622 fl. 31½ kr., Beiträge der Staatsverwaltung 700.000 fl., Beiträge des Landes Niederösterreich 200.000 fl., sonstige Einnahmen 194.091 fl. 87 kr., Vadien und Cautionen, Depositen und fremde Gelder 3736 fl. 1½ kr., Einkommensteuer, Diensttaxen, rückersetzte Vorschüsse 7047 fl. 66 kr., aufgenommene Vorschüsse bei der Bodencreditanstalt 529.706 fl. 60 kr., Cassabaarschaft mit 1. Jänner 1893 936.583 fl. 16 kr., zusammen 2,900.296 fl. 98 kr. Dem stehen an Ausgaben in Baarem gegenüber: Regie-Auslagen 78.707 fl. 44½ kr., Neubauten 572.836 fl. 76 kr., Dämme 613.563 fl. 99½ kr., Erhaltungskosten der Bauten 329.858 fl. 97 kr., Ueberschussabfuhr an die drei Curien, Staat, Land Niederösterreich und Gemeinde Wien 85.613 fl. 36 kr., Stenern 3405 fl. 50 kr., Erhaltung der Kaiser Franz Josef-Brücke 2225 fl. 80 kr., Mautheinhebungskosten 2240 fl. 41½ kr., Parcellirungsauslagen 22.717 fl. 78 kr., Baggernngen an den Landungsplätzen 110,506 fl. 35 kr., Vadien, Cautionen, Depositen und fremde Gelder 1017 fl. 29½ kr., Einkommensteuer, Diensttaxen, Vorschüsse gegen Ersatz 30.237 fl. 81 kr., rückersetzte Vorschüsse an die Bodencreditanstalt 43.696 fl. 84 kr., zusammen 1,946.628 fl. 32 kr. und zuzüglich des Cassabestandes mit 31. December 1892 per 953.668 fl. 66 kr. insgesammt 2,900.296 fl. 98 kr. An Empfängen in Wertheffecten sind aufzuweisen: Vadien und Cautionen 687 fl. 46 kr., Depositen und fremde Gelder 5735 fl. 54 kr., zusammen 6423 fl. und zuzüglich des anfänglichen Effectenstandes per 233.601 fl. 46 kr., im Ganzen 240.024 fl. 46 kr. Gegenüber stehen an Ausgaben in Wertheffecten: Vadien und Cautionen 390 fl., Depositen und fremde Gelder 27.286 fl. 51 kr., zusammen 27.676 fl. 51 kr. und mit Hinznrechnung des schliesslichen Effectenstandes per 212.347 fl. 95 kr. im Ganzen 240.024 fl. 46 kr.

Donauregulirungs-Anlehen der Jahre 1870 und 1878. (Rechnungsabschluss 1892.) Die Gebahrung mit diesen beiden, vom Staate, dem Lande Niederösterreich und der Gemeinde Wien aufgenommenen fünfpercentigen Anlehen gestaltete sich im Berichtsjahre folgendermassen: Empfänge: Anlehensbeitrags-Ergänzung der drei Curien 1,796.037 fl., Zinsen aus frnchtbringend angelegten Geldern 7620 fl. 25 kr., Ersätze für abgängige Coupons bei eingelösten Obligationen des 1870er Anlehens 5960 fl., Ersätze für abgängige Coupons bei eingelösten Obligationen des 1878er Anlehens 45 fl., verschiedene Empfänge 587 fl. 60 kr., erhaltene Vorschüsse 1597 fl. 55 kr., zusammen 1,811.847 fl. 40 kr., Activsaldo mit 1. Jänner 1892 1,274.808 fl. 28 kr., daher Hauptsumme 3,086.655 fl. 68 kr. Ausgaben: Capitalsrückzahlung des Anlehens vom Jahre 1870 305.600 fl., Gewinnstzahlung dieses Anlehens 111.580 fl., fünfpercentige Zinsen desselben 1,010.372 fl. 50 kr.; Capitalsrückzahlung des Anlehens vom Jahre 1878 78.600 fl., fünfpercentige Zinsen des letzteren 270.350 fl., Ziehungsauslagen 457 fl. 55 kr., Effecten-Einlösungs- und Evidenzhaltungskosten 7805 fl. 53 kr., rückersetzte Vorschüsse 1597 fl. 55 kr., zusammen 1,787.363 fl. 13 kr. und znzüglich des Activsaldos am 31. December 1892 von 1,299.292 fl. 55 kr. im Ganzen 3,086.655 fl. 68 kr. Der Stand des fünfpercentigen Donauregulirungs-Anlehens vom Jahre 1870 betrug am 31. December 1891 20,151.700 fl. und nach Abzug des in Folge Verlosung während des Jahres eingetretenen Abfalles von 313.000 fl. am 31. December 1892 19,838.700 fl. Der Stand des fünfpercentigen Donauregulirungs-Anlehens vom Jahre 1878 betrug am 31. December 1891 5,402.800 fl. Nach Abzug des Abfalles durch die im Berichtsjahre erfolgte Verlosnng per 88.000 fl. ergibt sich am 31. December 1892 ein Stand von 5,314.800 fl.

Regulirung der Theiss. (Beseitigung der Schifffahrts-Hindernisse zwischen Zenta und Szanád.) Zur Beseitigung der die Schiffahrt behindernden Versandung zwischen Zenta und Szanád hat der kgl. ungar. Ackerbauminister die Flüssigmachung eines Betrages von fl. 500.000 angeordnet. Die Baggerungsarbeiten sind, sobald als es der Wasserstand gestattet, sofort in Angriff zu nehmen nnd rasch zu beenden.

Deutsches Reich. (Schiffsboden-Anstrich.) In dem Bestreben, einen wirksamen Schutz gegen das Bewachsen mit Muscheln und Gras der Böden von eisernen und stählernen Schiffen zu finden, wetteifern, seitdem der Bau von hölzernen Schiffen immer mehr und mehr abnimmt, alle Nationen miteinander. In der ersten Zeit waren es namentlich die Engländer, die sich auf das Zusammensetzen von Stoffen verlegten, welche das Anwachsen von Muscheln und Gras verhindern sollten. Nachher wurden auch in Deutschland gute Compositionen hergestellt, die mit den englischen nicht allein concurriren konnten, sondern sie zur Zeit sogar vom Markte verdrängten. Trotz aller Versuche hat man aber bis heute keine Composition finden können, welche ein unbedingt befriedigendes Resultat gibt und man muss sich mit dem was geboten, wird begnügen. Unter diesen vorhandenen und wirklich guten Anstrichmitteln nimmt das von der Firma J. G. Hindrichson Wtwe. & Comp. in Bremerhaven unter dem Namen Heitmann's-Composition in den Handel gebrachte nicht den letzten Platz ein, ist aber ausser Bremerhaven nur wenig bekannt. Dass die besagte Composition jedoch mit den bestbekannten Farben sowohl hinsichtlich ihrer Güte, als auch des Preises concurriren kann, beweist zur Genüge der Umstand, dass der Norddeutsche Lloyd seit reichlich 15 Jahren einen grossen Theil seiner Schiffe, die in der Fahrt nach Nordamerika, Brasilien, Ostasien und Australien beschäftigt sind, damit streichen lässt. [„Hansa."]

Frankreich. (Ein schwimmendes Netz zur Beruhigung des Seeganges.) Baron d'Alessandro hat der französischen Rettungsgesellschaft einen Apparat vorgelegt, welcher Wellen zu beruhigen bestimmt ist und aus einem Netze besteht, das aus leichtem, aber festem Materiale erzeugt ist. Dieses Netz bietet dem Winde keinen Angriffspunkt und erfüllt denselben Zweck, wie eine auf der Wasseroberfläche ruhende Oelschichte, welche bekanntlich ebenfalls die Eigenschaft hat, den Seegang zu beruhigen. Der Erfinder wurde auf seine Idee durch die schon von vielen Seefahrern beobachtete Thatsache geleitet, dass die schwimmende Pflanze Namens Filum, welche besonders häufig in der Nordsee vorkommt, das Vermögen besitzt, die Wellenbewegung zu mässigen. Versuche mit der in Rede stehenden Vorrichtung, welche der obigen Pflanzenart möglichst nachgeahmt ist, sind nächst Quiberon vorgenommen worden, wobei ein Netz von 800 m² Fläche und der Maschenweite von 5 cm, welches mit einem Taue eingesäumt war, zur Verwendung kam. Die erzielten Resultate waren derart günstig, dass der französische Marineminister sich veranlasst fand, eine besondere Commission zum Studium der fraglichen Angelegenheit einzusetzen. [„Iron."]

Russland. (Neue Hafenbauten in St. Petersburg.) Wie die „Now. Wr." schreibt, wird vom Jahre 1895 an, der Hafen von Kronstadt für Handelsschiffe vollständig geschlossen werden. Es ist somit nothwendig geworden, den St. Petersburger Hafen bis zu jenem Zeitpunkte soweit auszubauen und zu erweitern, dass er den Anforderungen des stets zunehmenden Handels- und Schiffahrtsverkehres entsprechen könnte. — Im Departement der Chaussée- und Wassercommunicationen ist auch bereits ein einschlägiges Project ausgearbeitet worden. Es ist darnach in Aussicht genommen, in unmittelbarem Anschlusse an den Seecanal einen neuen Hafen für Dampfer anzulegen. Er soll eine Tiefe von 22 Fuss haben und einen Flächeninhalt von 30.000 Quadratfaden. Neben diesem Dampferhafen wird noch ein bestimmtes Bassin für Getreide- und Holzbarken vertieft werden und daneben ein riesiger Damm von 22.500 Quadratfaden für die Niederlagen von Getreide und Holz aufgeschüttet. Es soll mit diesen Anlagen erreicht werden, dass der St. Petersburger Hafen die Centralstelle für die Ausladung von importirten Steinkohlen und die Beladung von Oceandampfern mit Getreide und Holz wird. Die Unkosten des ganzen Baues werden auf eine Million Rubel berechnet. Im vorerwähnten Departement hat sich mit der Ausarbeitung dieses Projectes eine specielle Commission unter Leitung des H. A. P. Iraschtschenkow beschäftigt. Im Projecte ist es vorgesehen, dass bei der Anlage des Dampferhafens die Eventualität einer späteren Vergrösserung dieses Bassins, falls sie nothwendig werden sollte, ins Auge gefasst werden kann. Wie verlautet, soll ein Gesetzentwurf in Vorbereitung sich befinden, wonach von allen den Petersburg-Kronstädter Hafen passirenden Waaren eine specielle Abgabe ein-

zuheben wäre, deren Ertrag zur Deckung der vorerwähnten Herstellungskosten, sowie zur Instandhaltung des fertiggestellten Canals zu verwenden wäre, ein eventueller Ueberschuss jedoch dem Aerare zu Gute kommen würde.

Vereinigte Staaten von Nordamerika. (Neuer Schifffahrts-Canal zur Umgehung der Niagara-Fälle.) Im Congresse der Vereinigten Staaten wurde vom Senator Davis aus Minnesota das Project eines solchen Canales eingebracht. In dem bezüglichen Motivenberichte ist unter Anderem zu lesen: Gäbe es eine bessere Communication zwischen den oberamerikanischen Seen und dem Atlantischen Ocean, wie eine solche durch den projectirten Canal hergestellt wurde, so hätte dies zur Folge, dass viele der Dampfer von den obigen Seen, die bisher während des Winters zu feiern gezwungen waren, auf dem Atlantischen Ocean Beschäftigung finden könnten. Dass es sich hier um keine Utopie handelt, beweist das Beispiel einiger Dampfer, die vermöge ihres geringen Tonnengehaltes keine Schiffahrtshindernisse finden und ihre Thätigkeit derart einrichten, dass sie zur Sommerszeit die Seen und im Winter den Ocean befahren. Für das Project spricht auch der Umstand, dass der Bau von Dampf- und Segelschiffen auf den Seen billiger zu stehen kommt, als an der Küste, weil sich an den ersteren das Baumaterial und die Ausrüstungsgegenstände zu mässigeren Preisen beschaffen lassen. Zudem dürfte auch der neue Canal die Lösung einer Frage anbahnen, die den Staatsmännern und Nationalökonomen der Vereinigten Staaten schon viel Sorgen verursacht hat. Es ist dies nämlich die Schaffung einer Strasse für billigen Massenverkehr, auf welcher die bisher wenig verwertheten Naturprodukte der amerikanischen Binnenstaaten nach Europa verfrachtet werden könnten.

["Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens."]

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 12. bis zum 18. Juni.)

Adriatischer Dienst.

13. Jnni, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

14. „ um 4 1/2 Uhr Nachmittags: Dampfer „Iris", Capitän G. Bnrgstaller, nach Cattaro, mit Berñhrung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa nnd Castelnnovo; Anschlnss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lnssingrande, Valcassione, nnd Porto Manzo.

15. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Messina", Capitän F. Goll, nach Dalmatien nnd Metkovich, mit Berñhrung von Pola Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino nnd Gelsa.

„ um 8 Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

16. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Thetis", Capitän G. Brazzanovich, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührnng von Rovigno, Pola, Lnssinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Cnrzola, Orebich, Tersteuik, Meleda, Gravosa, Ragnsavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto. Risano und Perzagno.

17. „ um 8 Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

„ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

18. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Malta", Capitän L. Nicolich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berñhrnng von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Tran, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pncischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

13. Juni, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Ettore", Capitän T. Gopcevich, nach Smyrna, mit Berührnng von Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rethymo, Candien, Piräus, und Khios. Anschluss in Smyrna nach Samos, Chesmè nnd Rhodus.

14. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Urano", Capitän E. Leva, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla uud Dardanellen. Ferner nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz nnd Braila. Es werden ansserdem anch Sendungen nach Tultscha Ismail und Reni im Verbandverkehre via Galatz anfgenommen.

16. „ zu Mittag: Dampfer „Vorwärts", Capitän G. Mettel, nach Alexandrien, mit Berührung von Briudisi. Anschlnss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyrnth, Alexandrette, Mersina und Rhodns. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung anf fremde Dampfer in Alexandrien.

17. „ um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Pandora", Capitän P. Snssanich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Auschluss in Piräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Iueboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

21. Juni, nm 4 Nachmittags: Dampfer „Orion", Capitän A. Orlando, nach Indien, China nud Japan, mit Berührnng von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shaughai nnd Kobe.

„ nach Madras nnd Calcutta, mit Ueberschiffnng auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftnng für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirung. Im Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 20. Mai bei der Firma

„Localbahn Wodňan-Prachatitz"

mit nachstehenden Rechtsverhältnissen eingetragen:

1. Diese Firma ist eine auf Grund der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 18. April 1892, R.-G.-Bl. Nr. 75, und der vom k. k. Ministerium des Innern mit dem Erlasse vom 3. Februar 1893, Z. 1366, genehmigten Statuten laut Constituirungsactes vom 11. März 1893 errichtete Actien-Gesellschaft.
2. Dieselbe hat ihren Sitz in Wien.
3. Der ausschliessliche Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb einer normalspurigen Localbahn von der Anschlussstation Wodňan der Kaiser Franz Josefs-Bahn nach Prachatitz.
4. Die Gesellschaft endet mit dem Ablaufe der Concessionsdauer, d. i. am 18. April 1982, soferne nicht nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches oder in Folge früheren Erlöschens der Concession oder endlich über einen von der k. k. Staatsverwaltung genehmigten Beschluss der Generalversammlung eine frühere Auflösung erfolgt oder die Bahn vom Staate übernommen wird.
5. Das Gesellschaftscapital ist mit dem Betrage von 300.000 fl., zerlegt in 1500 Stück auf den Inhaber lautenden Actien à 200 fl. festgesetzt, und besteht aus 500 Stück Prioritäts-Actien im Gesammtbetrage von 100.000 fl. und aus 1000 Stück Stamm-Actien im Gesammtbetrage von 200.000 fl.
   Die Actien sind untheilbar.
6. Der Vorstand der Gesellschaft ist der Verwaltungsrath, welcher aus höchstens 7 Mitgliedern besteht, wovon eines von der k. k. Staatsverwaltung entsendet wird, während die übrigen von der ordentlichen Generalversammlung aus der Zahl der Actionäre gewählt werden. Die von der ordentlichen Generalversammlung zu wählenden Mitglieder werden stets auf die Functionsdauer bis zum Ablaufe der nächsten ordentlichen Generalversammlung berufen, in welch letzterer sohin die Neuwahl der Mitglieder vorzunehmen ist; sie müssen sämmtlich die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen, und im Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben.

Im Falle des Ablebens oder Ausscheidens eines gewählten Verwaltungsrathsmitgliedes vor Ablauf seiner Functionsdauer kann seine Stelle provisorisch vom Verwaltungsrathe aus der Zahl der Actionäre besetzt werden.

Bei der constituirenden Generalversammlung vom 11. März 1893 wurden zu Verwaltungsrathsmitgliedern gewählt:

1. Dr. Zdenek Ostadal, k. k. Notar in Prachatitz;
2. Johann Zdiarsky, Bürgermeister in Prachatitz;
3. Ernst Herbst, k. k. Postmeister in Prachatitz;
4. Johann Zaruba, Bezirksobmann in Prachatitz;
5. Ottokar Mokry, k. k. Notar in Wodňan;
6. Prokop Kerschbaum, Badehausbesitzer in Prachatitz.

Von Seiten der k. k. Staatsverwaltung wurde Dr. Ignatz Mikosch, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, als Verwaltungsrathsmitglied ernannt.

7. Die Firma der Gesellschaft wird collectiv in der Art gezeichnet, dass unter die vorgedruckten oder von wem immer geschriebenen Worte: Localbahn „Wodňan-Prachatitz" zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes ihre Namen schreiben.
8. Die Kundmachungen der Gesellschaft erfolgen rechtswirksam durch die einmalige Einschaltung in der amtlichen „Wiener Zeitung".

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Radreifenbruch-Statistik.) Die Radreifenbruch-Statistik für das Berichtsjahr 1890/91 ist von der geschäftsführenden Verwaltung herausgegeben und an die Vereins-Verwaltungen vertheilt worden.

Personal-Nachrichten.

Se. k. u. k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. Juni d. J. dem Ministerial-Secretär im Handelsministerium Alexander Freiherrn von Koller das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr.

Tarifnachtrag VII, giltig ab 1. Juli 1893.

Am 1. Juli 1893 gelangt zum Werrabahn-Oesterreichischen Gütertarif vom 1. August 1889 der Nachtrag VII zur Einführung, der u. A. den bereits seit 1. Juni 1893 giltigen Ausnahmetarif 9 für Erdharz u. s. w. ab Borysław nach Ebersdorf bei Coburg und den gleichfalls vom 1. Juni 1893 giltigen Specialtarif III im Verkehre zwischen Ober-Břiz und Veilsdorf enthält.

Der Nachtrag VII ist bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Juni 1893. [504]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr nach Stationen der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. pr. Böhmischen Westbahn und der k. k. pr. Böhmischen Commercialbahnen.

Einführung des Tarifnachtrages I.

Am 1. Juli 1893 tritt der Nachtrag I zum Tarife vom 1. August 1892 für obengenannten Verkehr in Wirksamkeit, enthaltend: Aenderung des Vorwortes, Aenderung der Bestimmungen, Frachtsätze für den Verkehr von Eisenberg (k. k. Oe. St. B.), Aenderung der Frachtsätze für den Verkehr nach Furth i. W. (B. W. B.), Aenderung und Ergänzung der Schleppbahn-Gebühren.

Abdrücke dieses Nachtrages sind zum Preise von je 5 kr. ö. W. durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Prag, am 8. Juni 1893. [505]

Die General-Direction der a. pr. Buschtěhrader Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II zum Tarife, Theil III, Heft 1.

Am 1. Juli 1893 tritt der Nachtrag II zum Tarife, Theil III, Heft 1, für den Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverband in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Einbeziehung neuer Stationen in den Tarif, Aenderungen in den Tarifbestimmungen, Aenderung von Frachtsätzen und Berichtigungen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 7. Juni 1893. [506]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Fahrkarten zwischen Prag und Kremsier über Olmütz—Prerau—Hullein.

Mit 1. Juli 1893 werden directe Fahrkarten zwischen Prag (St.E.G.) und Kremsier über Olmütz—Prerau—Hullein zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe gelangen:

a) bei Benützung des Schnellzuges zwischen Prag und B.-Trübau und der Personenzüge zwischen B.-Trübau und Kremsier in der I. Cl. fl. 13.80, II. Cl. fl. 9·20, III. Cl. fl. 4·60;
b) bei Benützung der Personenzüge in der I. Cl. fl. 11·10, II. Cl. 7·40, III. Cl. 3·70

per Fahrkarte.

Wien, am 10. Juni 1893. [507]

Mährisch-Schlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einbeziehung der Station Bogoniowice-Cieżkowice.

Mit 1. Juli 1893 wird die Station Bogoniowice-Cieżkowice der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für den in rubro bezeichneten Kohlenverkehr im Instructionswege einbezogen.

Die bezüglichen directen Frachtsätze betragen nach dieser Station im Verkehre von sämmtlichen Gruben und Coaksanstalten des

Ostrauer Revieres	43·9	kr.
Mähr.-Ostrau	42·8	"
Hruschau	42·6	"
Szczakowa	32·3	"
Trzebinia	29·3	"
Dombrau	43·9	"
Karwin	44·7	"

per 100 Kilogramm.

Wien, am 5. Juni 1893. [508]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Deutsch-Westösterreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Verlängerung der Giltigkeit der Frachtsätze des Verbandstarifes Theil II, Heft 1 und 2.

Die Frachtsätze des Verbandstarifes Theil II, Heft 1 und 2, vom 15. Jänner 1892, sowie der Nachträge I und II hiezu, welche laut Kundmachung in diesem Blatte, Nr. 56 vom 16. Mai 1893 (Seite 916), mit 30. Juni 1893 ausser Kraft treten sollten, bleiben bis 31. Juli 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 10. Juni 1893. [509]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband. (Ausgabe eines Nachtrages.) Zu der vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband als Kundmachung 11 ausgegebenen „Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften“ ist der I. Nachtrag ausgegeben worden.

Hessisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 1. October 1892. (Nachtrag I.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni gelangte der Nachtrag I zur Einführung.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Knndgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein andorer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnnng, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- and Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1279	Uesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Holz dss Spscial-tarifss 2	Blansko	Segsn-Gottes	Anfgabe in ganzen Wagenladnngen; Anfrechthaltnng dsr für den Specialtarif 2, bezw. die Classe C giltigen Tarifbestimmnngen	Bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende Decsmber 1893	Localtarif	Krenzer: 27·5	20·1	7·4	Im Kartirnngswege		
			Holz der Classe C						21·2	20·1	1·1			
1280	Uesterr.- ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Bsthsiligten Verwaltnngen	Zncker aller Art (Mit Ausnahms von Tranbenzncker, Stärkezucker, Bleizucker und Rohzucker)	Ssgen-Gottes	Budapest nyngoti-palyaudvár, dunap. teherp. u., fövarosi-közraktarak, Józsefváros, Lipotváros, Kelsnióld und Sndbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestsus 10000 kg pro Frachtbrief nnd Wagsn	Bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende November 1893	Localtarife dsr bstheiligten Bahnen		120 kr.		Im Kartirnngswege		
1281	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		I. Frachtgüter der Classen B und C, sowie der Specialtarife 2 nnd 3	Wien (St.E.G.)	Königsfeld	Anfrechthaltnng der für diese Güter allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zn bssorgen	Bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende Decembsr 1893	Localtarif	Vsrschieden	26·08 Gulden ö. W. pro Wagen		Im Kartirnngswege		Die Sendungen mnssen für die Erweitsrnngs-Arbsiten in der Station Königsfeld bestimmt sein und müssen die Frachtbriefe von Organen der Ossterr.-nngar. Staatseisenbahn-Gsellschaft vidirt sein
				Wildenschwert						19·26				
				Segen-Gottes						8·06				
				Tischnowitz						5·72				
			II. Frachtgüter aller Art, excl. der sub I. Genannten	Wien (St.E.G.)						42·4 kr. pro 100 kg				
				Wildenschwert						27·8				
				Segen-Gottes						8·1				
				Tischnowitz						5·8				
1282	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltnngen	Holz des Specialtarifes 2	Vlarapass	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)	Frachtzahlnng für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht dsr verwendeten Wagen. Aufrechthaltnng der allgemein giltigsn Tarifbsstimmnngen	Bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende Decsmber 1893	Tarif, Theil II, Heft 4 des Oesterr. - Ungar. Eisenbahn-Vsrbandss, giltig vom 1. Febrnar 1892	Krenzer: 45	38	7	Im Kartirnngswege		Hiednrch wird die im Vrdgs.-Bl. Nr. 51 sx 1893, snb Post 1005, enthaltene Pnblication für Holz dse Specialtarifee 2 u. der Classe C von Vlarapass nach Wien (St.E.G. nnd K.F.N.B.), Floridsdorf-Donanfeld nnd Stadlau ansser Kraft gssetzt
					Stadlan				43	38	5			
					Floridsdorf-Donaufeld									
			Holz der Classe C		Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.)				41	38	3			
					Stadlan				39	38	1			
					Floridsdorf-Donaufeld									

1283 — Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft — Betheiligten Verwaltnngen

Die im Verordnungs-Blatte Nr. 29 ex 1893, snb Post Nr. 477, pnblicirten ermässigten Frachtsätze finden unter Anfrechthaltnng der anf diese Frachtbegünstignng bezügl. Bestimmungen auch auf solche Sendnngen Anwendnng, welche von Vrbanje, Spačva und Ottok nach Vinkovci gesendet, dort behnfs Manipnlation ausgeladen, und dann innerhalb der Giltigkeitsdaner der Frachtbegünstignng durch dieselbe Firma mittelst Eisenbahn nach Bndapest, Finme, bezw. Wien weiterbefördert werden. Für solche Sendnngen wird eine Reexpeditionsgebühr von 2 kr. pro 100 kg eingehoben.

Rücksichtlich dieser reexpedirten Sendnngen sind behnfs Liquidirnng der Frachtbegünstignng auch die auf den Namen der reclamirenden Partei als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den per Bahn erfolgten Transport der Sendnngen von der Anfgabsstation bis Vinkovci nnd die den Weitertransport ab Vinkovci nachweisenden anf den Namen derselben Partei als nochmaligen Anfgebers lantenden Frachtbrief-Dnplicate, spätestens bis Ende März 1894 in Vorlage zn bringen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Kreuzer					
1284	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Rohzucker	Peček	Aussig (St.E.G.) loco	Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	60·6	55	5·6	Im Kartirungswege		
				Pořičan					58·1	55	3·1			
				Böhm.-Brod					56·1	55	1·1			
				Kouřim					72·6	67	5·6			
				Plaňan					68·6	63	5·6			
				Zasmuk					74·6	69	5·6			
				Svojšic					72·1	66·5	5·6			
				Gross-Bečvar					76·6	71	5·6			
1285	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Zucker der Classe II	Aussig (St.E.G.) loco	Auwal	Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	56·9	55	1·9	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Reclamanten als Versender lautenden bahnämtlich bestätigten Duplicat-Frachtbriefe oder Orig.-Aufgabs-Recepisse bis längstens Ende März 1894	
					Böhm.-Brod				61·4	55	6·4			
					Pořičan				63·9	55	8·9			
					Peček				67	55	12			
									Wägegeld pro Wagen in Kreuzern ö. W.					
1286	Oesterr.-ungar. Staats-eisenbahn-Gesellschaft		Kalksteine	Schimitz	Diversen Stationen	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif, Theil I (Allgem. Tarifbestimmungen)	60	40	20	Im Kartirungswege		
1287	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Frachtgüter aller Art	Raudnitz oder vice versa	Diversen Stationen	Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Tarif, Theil I, vom 1. Jänner 1893		Nachlass von der Auf- und Abladegebühr	0·8 kr. per 100 kg	Im Rückvergütungswege	**Bei den Abgabsgütern:** Orig.-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend. **Bei den Aufgabsgütern:** Eine vom Stationschef in Raudnitz vidirte Consignation. Diese Documente sind längstens bis Ende März 1894 vorzulegen	Bahnämtlicherseits muss in den bezeichneten Documenten bestätigt erscheinen, dass das Ab-, bezw. Aufladen durch die Arbeitskräfte der Partei besorgt wurde

NB. Von der Begünstigung sind ausgeschlossen: **Bei der Aufgabe:** Die Güter der Classen B und C und der Sp.-T. 2 und 3, bei welchen das Aufladen tarifmässig von der Partei zu erfolgen hat. **Bei der Abgabe:** Mineralische Kohle und Coaks, sowie alle jene Güter, für welche Zugeständnisse unter der Bedingung gewährt werden, dass das Abladen auf Kosten der Partei zu erfolgen hat.
Dieses Zugeständniss gilt nur für solche Etablissements, die mit der Station Raudnitz in directer Schienenverbindung stehen.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1288	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Melasse der Pos. M-17 und Osmoséwasser der Pos. O-14 des Tariftheiles I	Tlumacz	Oswięcim trans.	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Aufgabe mit directen Frachtbriefen nach Stationen in Schlesien, Mähren, Böhmen, Niederösterreich, hezw. in Ungarn	Bis auf Weiteres, längst. his Ende December 1893	Localtarif	kr. 72	kr. 61	kr. 11	Im Kartirungswege		
					Beskid (Landesgrenze transito)				38	33	5			
					Lupków (Landesgrenze transito)				51	44	7			
					Leluchów (Landesgrenze transito)				68	58	10			
					Zwardon trans.				81	68	13			
				Sędziszow	Oswięcim trans.				34	30	4			
					Beskid (Landesgrenze transito)				49	42	7			
					Lupków (Landesgrenze transito)				38	33	5			
					Leluchów (Landesgrenze transito)				37	32	5			
					Zwardon trans.				43	37	6			
1289	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren der Pos. E, 6 und 7 des Tariftheiles I	Trieben	Wien K.E.B.	Für Sendungen his zu 6·3 m Länge Aufgabe in beliebigen Quantitäten	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif der k. k. Oesterr. Staatsbahnen	79 kr. ö. W.	68 kr. ö. W.	11 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		
1290	Südbahn-Gesellschaft		Locomotiven und Tender auf eigenen Rädern laufend	Bozen - Gries (und vice versa)	Innsbruck	Die Transporte müssen für Regiezwecke der Bozen-Meraner Bahn bestimmt und an Organe dieser Bahn adressirt sein, respective von denselben zur Aufgahe gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber his Ende December 1893	Localtarif	74 Heller	42 Heller	32 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma ale Aufgeherin lautende Aufnahmescheine, resp. Duplicat-Frachthriefe, üher versendete, und Original-Frachthriefe über anlangende Regiegüter, welche Documente längstens drei Monate nach Ahlauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatt Nr. 150 vom 31. December 1892, suh Post 2634, publicirte Begünstigung gegenstandslos
			Ausrüstungs- und Inventargegenstände, Schienen - Befestigungsmittel, Wechsel, Kreuzungen, Schwellen, Extra-, Brücken- und Gerüsthölzer, Eisenconstructionen, Werkzeuge, Ladungsutensilien u. dgl.	Stationen der Strecken Wien (Matzleinsdorf)—Marhurg, Marhurg—Franzensfeste, Kufstein—Ala und Csakathurn—Budapest S.B. (und vice versa)	B o z e n - G r i e s				V a r i a h e l	Bei Beförderung ale Eilgut 0·8 Heller pro 100 kg und 1 km. Bei Beförderung als Frachtgut, und zwar in jedem Gewichte 0·4 Heller pro 100 kg und 1 km und für Wagenladungen, d. i. bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen, 0·31 Heller pro 100 kg und 1 km. Als Minimalfrachtsatz ist in allen Fällen eine Gebühr von 12 Heller pro 100 kg zu entrichten. Rücksichtlich des ungar. Durchlaufes ist zu obigen Sätzen noch die entfallende Transportsteuer hinzuzurechnen	V a r i a h e l			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1291	Oesterr. Nordwestbahn		Holz des Specialtarifes 2	Mähr.-Budwitz	Wien Oe.N.W.B. und Jedlesee	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Abladen haben die Parteien durch ihre Leute und auf ihre Kosten in der für diese Leistung jeweilig festgesetzten Frist zu bewerkstelligen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Gebührentarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B. vom 1. August 1883, bezw. Nachtrag XVI vom 1. Jänner 1893	Kreuzer 25·2	21·1	4·1	Im Kartirungswege		
				Okřischko					26·0	25·1	0·9			
				Wiese					27·7	27·4	0·3			
				Hlinsko					37·3	32·0	5·3			
				Skutsch					39·2	33·7	5·5			
				Goltsch-Jenikau					37·8	32·5	5·3			
1292	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Pottasche	Smiřitz	Smyrna	a) Bei Beförderung über Triest. b) Bei Beförderung über Fiume. Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und Aufrechthaltung der für den Oesterr.-Ungar. Levante-Verkehr über Triest u. Fiume (nach Hafenplätzen der Levante) giltigen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar. Levante-Verkehr über Triest und Fiume für den Export aus Oesterreich vom 1. Jänner 1892	Besteht kein Frachtsatz	a) 205 kr. ö. W. in Gold b) 223 kr. ö. W. in Gold		Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
1293	Oesterr. Nordwestbahn	Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Kochsalz	Korneuburg	Leitmeritz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes I bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	Kreuzer ö. W. 88·6	85	3·6	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Leština				72·4	43	39·4			
					Lissa				76·0	68	8·0			
					Swětla				70·0	39	31·0			
					Arnau				98·0	88	10·0			
					Geiersberg				—	84	—			
					Hohenelbe				99·0	87	12·0			
					Parschnitz				89·4	85	14·4			
					Reichenberg				97·0	95	2·0			
					Trautenau				92·6	86	6·6			
1294	Oesterr. Nordwestbahn		Oberschlesische Kohlen	Mittelwalde transito	Lieben Oe.N.W.B.	Verfrachtung eines Minimalquantums von 500 metr. Tonnen. Aufrechthaltung der Bedingungen des citirten Tarifes	Vom 1. Juli 1893 bis 31. December 1893	Oberschlesisch-Oesterr. Kohlenverkehr über Mittelwalde, bezw. Liebau etc., Tarif vom 1. Jänner 1892	37·3*) kr. ö. W. Noten	33·3 kr. ö. W. Noten	4·0 kr. ö. W. Noten	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf den Contrahenten als alleinigen Aufgeber lautenden bahnämtlich beglaubigten Duplicat-Frachtbriefe, bis längstens Ende Februar 1894	*) Publicirt im Verordnungs-Blatte Nr. 136 ex 1892 unter Post Nr. 1828
1295	Oesterr. Nordwestbahn		Steine der Classe C	Iglau	Böhm.-Skalitz	Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Ablegen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	Kreuzer ö. W. 41·8	31	10·8	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
					Chrudim				29·3	23	6·3			
					Jitschin				42·2	31	11·2			
					Königgrätz				37·0	28	9·0			
					Königinhof				42·2	31	11·2			
					Pardubitz				32·4	25	7·4			
					Starkotsch trans.				42·8	32	10·8			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1296	Oesterreichischen Nordwestbahn		Steine a) der Classe C und b) des Specialtarifes 3	Züretz-Krenzberg	Wien Oe.N.W.B. loco und transit	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- u. Abladen durch die Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	a) 51·5 kr. ö. W. b) 38·7 kr. ö. W.	28·4 kr. ö. W.	a) 23·1 kr. ö. W. b) 10·3 kr. ö. W.	Im Kartirungswege		Alle eventuellen Nebengebühren werden laut Tarif berechnet
1297	Böhmischen Westbahn		Coakssand	Nürschan	Holoubkau	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Anf- und Abladen obliegt den Parteien	Vom 15. Juni 1893 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Localgütertarif	16·0 kr.	13·0 kr.	3·0 kr.	Im Kartirungswege		
1298	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Abfall- (Brenn-) Holz	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 7 vom 19. Jänner 1893, sub Pos. 191, rücksichtlich der Strecken Wama transit—Czeroowitz und Wama transit—Volksgarten für Sendungen von Ross.-Moldawitza publicirten ermässigten Frachtsätze finden unter den dortselbst vorgeschriebenen Modalitäten auch auf Sendungen von den Verladestellen Dea, Dragosza und Watra-Moldawitza der Schleppbahn Wama—Ross.-Moldawitza Anwendung.			Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif				Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 68. Wien, 15. Juni 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Königstadtl der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen über Podĕbrad nach der Station Petschek der priv. Oesterr-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Stadtrathe in Podĕbrad die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von der Station Königstadtl der k. k. priv. Böhmischen Commercialbahnen über Podĕbrad nach der Station Petschek der priv. Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 14. Mai 1893. Z. 23.846.

Aus den Entscheidungen des Verwaltungs-Gerichtshofes.

Wenn über die Nothwendigkeit der Herstellung einer Zufahrtsstrasse zu einer Eisenbahn entschieden ist, so kann der Bezirk gleichzeitig mit den Gemeinden in die Concurrenz einbezogen werden.

Mit dem in Rechtskraft erwachsenen Erlasse der Statthalterei in Prag vom 3. August 1890, Z. 76.806, wurde entschieden, dass die Herstellung der Zufahrtsstrasse zur Station Lautschim der Böhmisch-mährischen Transversalbahn nothwendig sei.

Hierauf erkannte der böhmische Landesausschuss mit der Entscheidung vom 9. September 1891, Z. 35.882, dass zum Bau und zur Erhaltung der genannten Eisenbahn-Zufahrtsstrasse zu concurriren haben mit je ein Drittel: 1. der Bezirk Neugedein, 2. die Eisenbahn-Verwaltung und 3. die Gemeinden Lautschim, Lipkau, Dobřikau, Smržowitz und Hloboken nach Verhältniss der directen Steuern.

Gegen die Gesetzmässigkeit dieser Entscheidung wurde Seitens des Bezirkes Neugedein und der Gemeinden vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe angefochten und in der Beschwerde geltend gemacht:

1. Die Herstellung der Eisenbahn-Zufahrtstrasse sei nicht nothwendig, und handle es sich lediglich um eine im Interesse der Eisenbahn-Unternehmung gelegene Stationszufahrt.
2. Aus den Bestimmungen des böhmischen Eisenbahn-Zufahrtstrassen-Gesetzes vom 18. April 1886, L.-G.-Bl. Nr. 38 (§§ 2 und 3) ergebe sich, dass entweder nur der Bezirk oder nur die Gemeinden als Concurrent zu bezeichnen waren.
3. Die Bestimmung des § 4 des citirten Gesetzes sei verletzt, weil hiernach die Herstellung solcher Zufahrtstrassen, die nur das Interesse der Eisenbahn-Verwaltung berühren, diesem Interessenten überlassen sind;
4. Es sei über die Eigenschaft der Eisenbahn-Zufahrtstrasse nicht abgesprochen worden, und hätte auch, weil nicht feststehe, ob die Eisenbahn-Zufahrtstrasse als Gemeinde- oder Bezirksstrasse herzustellen sei, eine Entscheidung über die Concurrenz nicht gefällt werden sollen.

Der Verwaltungs-Gerichtshof wies die Beschwerde als unbegründet ab mit folgender Motivirung:

Den Beschwerdepunkt ad 1 hatte der Verwaltungs-Gerichtshof im Hinblicke auf die rechtskräftige Statthalterei-Entscheidung zu übergehen.

Der Beschwerdepunkt ad 2 erscheint darum unbegründet, weil nach dem dritten Absatze des § 3 des

Eisenbahn-Zufahrtstrassen-Gesetzes die Heranziehung des Bezirkes und der Gemeinden zur Concurrenz nicht ausgeschlossen erscheint, sobald nach der Lage der Zufahrtstrasse diese beiden Corporationen an der Errichtung derselben besonders interessirt erscheinen. Dass aber im concreten Falle ein solches Interesse vorgelegen war, erscheint nicht nur durch die Entscheidung des Landesausschusses festgestellt, sondern auch dadurch erhärtet, dass bei der commissionellen Verhandlung vom 25. April 1891 sämmtliche Interessenten, die Vertreter des Bezirkes sowohl, als die der Gemeinden, die Herstellung der Zufahrtstrasse als Bezirksstrasse wünschten und zugleich begehrten, dass die Station Lautschim, zu welcher die Zufahrtstrasse führt, für den Personenverkehr eröffnet werde.

Der Beschwerdepunkt ad 3 erscheint mit Rücksicht auf die rechtskräftige Entscheidung, durch welche die Nothwendigkeit der Eisenbahn-Zufahrtstrasse festgestellt wurde, unstatthaft.

Die Behauptung ad 4 ist actenwidrig, weil bei der commissionellen Verhandlung sämmtliche Interessenten sich dahin geäussert haben, dass die Zufahrtstrasse als Bezirksstrasse hergestellt und erhalten werden soll; auch die weitere Behauptung, dass über die Concurrenz vorzeitig entschieden worden sei, ist unrichtig, weil die Entscheidung über die Nothwendigkeit am 3. August 1890 geschöpft, die Eigenschaft der Zufahrtstrasse bei der commissionellen Verhandlung am 25. April 1891 festgestellt und über die Concurrenzpflicht unterm 9. September 1891 entschieden worden ist.

[Erkenntniss vom 24. Juni 1892, Z. 2060; cf. Sammlung Budwiński, Band XVI, pag. 586.]

Die Generalversammlung der Actionäre des Oesterreichischen Lloyd

am 17. Mai 1893.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre des Oesterr. Lloyd fand am 17. Mai unter dem Vorsitze des Präsidenten, k. k. Sections-Chefs Victor Freiherrn von Kalchberg, und in Anwesenheit des landesfürstlichen Commissärs Ernst Becher, Präsidenten der k. k. Seebehörde, statt.

I. Deponirt wurden 10.700 Actien. Durch die persönlich erschienenen Actionäre und durch die zu Protokoll gegebenen Vollmachten waren 9150 Actien mit 1828 Stimmen im Sinne der §§ 14 und 15 der Statuten vertreten. Der Präsident erklärte die Generalversammlung für beschlussfähig, stellte der Versammlung den neuernannten nautischen Director Ritter von Peichl vor und ersuchte die Herren G. A. di Demetrio und Jacob Rimini als Scrutatoren zu fungiren, sowie das Protokoll der Sitzung zu unterfertigen.

Hierauf wurde der Bericht des Verwaltungsrathes über das Betriebsjahr 1892, sowie die von den Revisoren abgegebene Erklärung nachstehenden Wortlautes, verlesen:

„In Ausübung des uns von der letzten Generalversammlung ertheilten Mandats und nach der in unserer Eigenschaft als Revisoren vorgenommenen genauen Prüfung der Bücher der löblichen Gesellschaft des Oesterr. Lloyd erklären wir, dieselben ordnungsmässig geführt und mit den Bilanzposten des Jahres 1892 übereinstimmend befunden zu haben.“

Nach Eröffnung der Debatte stellt der Actionär Fontana mehrere Fragen, welche mit den Verhandlungsgegenständen nicht im directen Zusammenhange stehen. Es erwidern ihm der Präsident und die Verwaltungsräthe Franz Ritter von Dimmer und Emil Ritter von Skoda; ferner repliciren auf einige Bemerkungen des Actionärs Fontana auch die Actionäre Philipp Artelli und Josef von Burgstaller, welch' letzterer ein Vertrauensvotum an den Verwaltungsrath beantragt, dem die Versammlung zustimmt.

Die Bilanz wurde hierauf genehmigt, der Antrag auf Zahlung einer Dividende von fl. 10 per Actie angenommen und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt.

II. Der im Sinne des § 18 der Statuten durch Auslosung ausgetretene Verwaltungsrath Emil Ritter von Skoda wurde mit 1582 Stimmen wiedergewählt.

III. Zu Revisoren wurden gewählt: Carl Guttmann, Baron Peter Sartoria, Josef Mondolfo und Philipp Artelli mit je 1583 Stimmen, und zu Ersatzmännern Jacob Fano und Raphael Luzzatto mit je 1582 Stimmen.

IV. Hierauf wurde in Gegenwart des landesfürstlichen Commissärs die Ziehung von

20 Serien des Anlehens vom Jahre 1874
6 „ „ „ „ „ 1881
5 „ „ „ „ „ 1882
5 „ „ „ „ „ 1884
4 „ „ „ „ „ 1887

vorgenommen und alsdann die Sitzung geschlossen.

Aus dem vorerwähnten Berichte ist Nachstehendes zu entnehmen:

Die Lage des Weltmarktes hat sich im Jahre 1892 nicht günstiger gestaltet und wurde der Verkehr gerade in jenen Richtungen, nach welchen der Oesterr. Lloyd gravitirt, durch besondere Einflüsse an einer weiteren Entwicklung behindert.

Was den Frachtenmarkt betrifft, so übte das Zusammenwirken mannigfacher Factoren im abgelaufenen Jahre eine intensive Depression aus und förderte in einigen Verkehrsrichtungen derart gedrückte Raten zu Tage, wie sie kaum je zuvor gekannt waren. Das russische Getreideausfuhrverbot und der geringere Bedarf an Cerealien in sonst bedeutenden Importländern hatten eine beschränkte Frage nach Schiffsräume zur Folge, und da dem gegenüber eine Zunahme des verfügbaren Schiffsmaterials in Folge umfangreicher Neubauten bestand, so ergab sich ein grelles Missverhällniss zwischen Begehr und Angebot.

In nicht geringerem Masse war der Verkehr auch durch die vielseitig aufgetretene Choleraepidemie beeinträchtigt, indem die Quarantainen und sonstige sanitäre Massnahmen den Schiffahrtsbetrieb bei verminderten Einnahmen wesentlich vertheuerten.

Die Gesammtbewegung des Passagier- und Güterverkehres im Lloyddienste weist pro 1892 folgende Ziffern auf: Anzahl der beförderten Passagiere 250.061, Gewicht der beförderten Waaren 5,352.332 q, was im Vergleiche zum Vorjahre ein Minus von 43.857 Passagieren und von 389.690 q ergibt.

Auf die einzelnen Schiffahrtsgruppen eingehend, wird zunächst der dalmatinisch-albanesische Dienst erörtert, welcher bei einem um 70.150 Meilen verringerten Durchlaufe Mindereinnahmen um ca. fl. 270.000 lieferte. Die geringere Percurrenz hat ihren Grund in dem Entfalle der Fiumaner Linien, welche im Jahre 1891 ungefähr fl. 170.000 abgeworfen hatten.

Der Export nach Dalmatien gestaltete sich, was die beförderte Waarenmenge anbelangt, nicht ungünstig,

indem 28.000 t diverse Waare und 2500 m³ Hölzer gegen 25.000 t und 1500 m³ im Vorjahre dahin zum Versandt gelangten; die Einnahmen blieben aber nichtsdestoweniger gegen jene des Vorjahres zurück, einestheils zufolge der durch den starken Mitbewerb der Privatrhedereien bedingten niedrigen Frachtsätze, anderntheils, weil der einträglichere Verkehr mit Albanien nach der Einbeziehung mehrerer albanesischen Echellen in die Levante-Linie grösstentheils auf diese überging. Die Rückfahrten ab Dalmatien waren sehr unbefriedigend, da der Absatz des Hauptexportartikels, Wein, stark darniederlag.

Der Personenverkehr, welcher von den süddalmatinischen, montenegrinischen und albanesischen Häfen nach der Levante von nicht unbedeutendem Umfange ist, war wegen der in Griechenland und in der Türkei gegen unsere Provenienzen verhängten Quarantainen wesentlich behindert, was zu dem minderen Ertrage das Seinige beitrug.

Die Levante- und Schwarze Meer-Linien ergaben gleichfalls ungünstige Resultate, indem auf denselben gegen 1891 ca. fl. 125.000 weniger vereinnahmt wurden, obschon die Ausdehnung dieses Dienstes sich im Berichtsjahre um über 71.000 Meilen steigerte.

In dieser Liniengruppe spiegelt sich die schädliche Wirkung der Contumazmassregeln in drastischer Weise wieder: seit Ausbruch der Cholera in Europa waren sämmtliche von Triest ausgehenden Fahrten in Griechenland und in der Türkei Quarantainen unterworfen, desgleichen die meisten Rückfahrten der Schwarzen Meer-Linien in Constantinopel, und musste schliesslich zur Einschränkung einiger Linien, sowie zur Einstellung der Passagieraufnahme auf anderen geschritten werden.

Die wichtigen Echellen: Odessa, Batum, Trapezunt und Kerassund wurden monatelang nicht angelaufen und der Verkehr in diesen Relationen nur durch Activirung von Verbandsdiensten in bescheidenem Ausmasse aufrecht erhalten.

Günstig functionirten dagegen die Alexandriner und die Smyrnaer Linien, und zwar sowohl in der Ausfuhr, als auch in der Einfuhr; ab Smyrna war der Export zeitweise sogar so belangreich, dass er nur durch Entsendung von Extraschiffen bewältigt werden konnte.

In das Berichtsjahr fällt die Einbeziehung der karamanischen Häfen Mersina und Alexandrette, ferner von Burgas in Bulgarien in den gesellschaftlichen Fahrtenplan, wodurch dem nationalen Handel die gedeihliche Entwicklung geschäftlicher Beziehungen mit jenen Gegenden ermöglicht wurde.

Die Raumanforderungen der erstgenannten zwei neuen Anlaufshäfen haben die Verwendung grösserer Schiffe für jenen Dienst als nothwendig erwiesen, eine Massnahme, welche im laufenden Jahre zur Durchführung gelangt.

Auf Grund eines Subventionsvertrages mit der fürstlich bulgarischen Regierung ist im Monate Juli ein Localdienst zwischen Varna und Burgas mit Berührung einiger weiteren bulgarischen Küstenplätze activirt worden, dessen Ergebniss zufolge des lebhaften Passagierverkehrs, welcher sich aus Anlass der Ausstellung in Philippopel entwickelte, nicht unbefriedigend war.

Der indo-chinesische Dienst erfuhr im Jahre 1892 eine erhebliche Erweiterung durch die Verlängerung der vorbestandenen Hongkong-Linie bis Shanghai und die Einrichtung der Zweiglinie Singapore—Soerabaya. Der Umfang der Verkehrsbewegung auf dieser letzteren Zweiglinie erwies sich jedoch in Kürze als absolut ungenügend zur Deckung der hohen Betriebskosten und wurde dieselbe nach Vollführung von 10 Monatsfahrten mit Genehmigung der Regierung und gegen die Uebernahme von versuchsweisen 4 Japanreisen und 2 directen Reisen Triest—Calcutta, aufgelassen.

Die Beurtheilung des Erfolges dieser Verkehrsausdehnung bleibt dem Jahre 1893 vorbehalten, doch lässt sich deren Zweckmässigkeit jetzt schon erkennen.

Bei einem Gesammtdurchlaufe im indo-chinesischen Verkehre von 377.000 Meilen (80.000 Meilen mehr als im Vorjahre) erhöhten sich die Einnahmen um nur 168.000 Gulden.

Eine intensive Handelskrisis in China, die starke Entwerthung des Silbers, welche gegen das Vorjahr im Durchschnitte wieder nicht weniger als 12½ Percent betrug, und ungünstige Verkehrsverhältnisse in Indien machten sich für das Rhedereigeschäft in jenen Gewässern ungemein fühlbar und erreichten Frachtraten zeitweise einen Tiefstand, welcher jede Rentabilität ausschloss.

Die Güterbewegung in der Ausfuhr nach Indo-China weist auch im Vorjahre, trotz der Ermässigung der Lloydtarife, keine befriedigenden Ziffern auf, besonders deshalb, weil die nordischen Häfen in Folge der billigen Wasser- und Bahnfrachten den Verkehr der nördlichen Industriegebiete der Monarchie auf ihre Linien leiten können.

Der Verwaltungsrath war deshalb bestrebt, für wichtige Exportartikel bedeutende Frachtbegünstigungen eintreten zu lassen.

Zwischenladung war dagegen meist ausreichend vorhanden und auch auf der Rückfahrt erzielten die gesellschaftlichen Dampfer trotz der Ungunst der Verhältnisse in der Arbeitssaison volle Ladungen.

Die Bombay-Eillinie erfreut sich stetig zunehmender Gunst Seitens des reisenden Publicums und ist der Augenmerk des Verwaltungsrathes darauf gerichtet, durch Vervollkommnung dieses Dienstes das Erträgniss dieser Fahrten zu vermehren.

Um das Calcuttageschäft zu beleben, wurde auf der Linie Calcutta—Colombo ein grösserer Dampfer zum Verkehre bestimmt.

Im Verkehre mit Brasilien ist eine mässige Erhöhung der Frachtgelder bei etwas stärkerem Meilendurchlauf zu verzeichnen (circa 13.000 Gulden mehr bei 8900 Meilen mehr).

Der Mehlexport steigerte sich gegen das Vorjahr (44.000 Fässer gegen 37.000 Fässer) und lohnende Verschiffungen in Zwischenhäfen wurden acquirirt, wodurch sich die Ausfahrten günstig stellten; dagegen waren die Heimreisen weniger befriedigend, indem der Kaffeeimport quantitativ jenem des Jahres 1891 nachstand (120.000 Säcke gegen 150.000 Säcke) und nebstdem wesentlich niedrigere Raten in Geltung waren.

Der freie Dienst umfasste 131.000 Meilen gegen 179.000 des Vorjahres und gab ein um fl. 70.000 geringeres Erträgniss, da bei dem misslichen Geschäftsgange begreiflicherweise wenig Gelegenheit zu vortheilhafter Verwendung des überschüssigen Schiffsmaterials geboten war.

Eine theilweise Umgestaltung des levant. Fahrtenplanes ist mit 1. Jänner d. J. ins Leben getreten, welche durch entsprechendere Anschlüsse neue Verbindungen zwischen verschiedenen Verkehrscentren geschaffen hat, von denen man sich im Güter- und im Passagierdienste erspriessliche Resultate versprechen darf.

Die ostasiatische Linie ist, wie bereits erwähnt, nach Japan verlängert worden, wodurch nicht nur dieses

neue Gebiet dem vaterländischen Handel erschlossen und eine weitere Alimentirung der nun mit Dampfern grosser Tragfähigkeit befahrenen Linie, welche eine grössere Regie nicht erfordern, zu erhoffen ist, sondern auch eine sehr erhebliche Ersparniss in den Ausgaben für die Kohlenversorgung erzielt werden wird, da die japanische Kohle, im Productionslande angeschafft, viel billiger einsteht.

In Nachstehendem werden die zufolge des im Juli 1891 abgeschlossenen neuen Post- und Schiffahrtsvertrages erfolgten Aenderungen des gesellschaftlichen Dienstes verzeichnet, wovon bei Besprechung der Betriebsergebnisse Erwähnung gethan wurde, und zwar:

1. Die von Fiume ausgehenden Eil- und Waarenlinien nach Cattaro, sowie die Linien Fiume—Alexandrien, Fiume—Triest und endlich die Eillinie Piräus—Smyrna wurden aufgehoben.

2. Statt der bisherigen Linien Triest—Spalato—Metkovich und der Seitenlinie Spalato—Metkovich sind die neuen Linien Triest—Metkovich A und B, und statt der früher als aufgelassen erwähnten Linie Fiume—Triest, eine solche Triest—Malinsca activirt worden.

3. Die dalmatinisch-albanesische Linie bis Corfu wurde in eine Waarenlinie Triest—Cattaro umgewandelt.

4. Die Linie Constantinopel—Varna wurde mit einmal wöchentlicher Befahrung wieder eingeführt.

5. Die bisher vierzehntägige thessalische Linie ist in eine wöchentliche umgestaltet worden und wird abwechselnd einmal über Fiume und einmal über Albanien geleitet. Letztere Einführung wurde auch auf der grecoorientalischen Linie vorgenommen.

6. Die syrische Linie hat bei jeder zweiten Fahrt eine Verlängerung bis Triest erhalten, und

7. wurde eine vierzehntägige Zweiglinie zwischen Alexandrien und Mersina errichtet.

Im indischen Dienste endlich wurde die Zahl der Reisen auf der indo-chinesischen Linie von Triest aus von sechs auf zwölf per Jahr erhöht und dieselbe bis Shanghai ausgedehnt, wogegen die früher bestandene Zweiglinie Bombay—Hongkong aufgehoben wurde.

Der gesammte Durchlauf im Verwaltungsjahre 1892 hat 1,660.477 Seemeilen betragen, wovon 1,528.939 Meilen auf den periodischen und 131.558 Meilen auf den freien Dienst entfallen, gegen 1,439.183, resp. 179.384 Seemeilen im Jahre 1891, was eine Steigerung von 89.756 Seemeilen im periodischen Dienste und eine Abnahme um 47.846 Meilen im freien Dienste ergibt.

Die im Jahre 1891 in Bau gegebenen zwei Dampfer „Marie Valerie“ und „Gisela“ wurden im Laufe des Betriebsjahres fertiggestellt und auf der indo-chinesischen Linie in Verwendung gebracht und hat letzterer die neue bis Japan verlängerte Linie mit nicht ungünstigem Erfolg eröffnet, so dass die Gesellschaft hieraus Veranlassung genommen hat, anstatt der im Jahre 1893 zu verlängerten vier Fahrten, sämmtliche 12 Reisen dieser Linie bis Kobe auszudehnen. Von den zwei weiteren gleichen Schiffen, welche im Laufe des Jahres 1892 in Bestellung gebracht wurden, ist Dampfer „Vindobona“ im verflossenen Monat in den indischen Dienst eingestellt worden, während „Marquis Bacquehem“ noch in Ausrüstung begriffen ist, und dürfte derselbe im Monat Juni des laufenden Jahres den Dienst aufnehmen können.

Der Tonnengehalt dieser Schiffe beträgt Brutto 4500 t, Netto 2644 t, Laderaum 5000 Gewichts- = 6740 Volumtonnen (à 40 Cubikfuss engl.). Totaldeplacement bei 24′ Tauchung 8600 t. Diese drei Schiffe haben bei den Proben in jeder Beziehung zufriedenstellende Resultate ergeben und die contractlich ausbedungene maximale Dauergeschwindigkeit bei 24′ Tauchung sogar um 1·3—2 Seemeilen per Stunde überschritten.

Ueberdies wurden im Verwaltungsjahre 1892 im gesellschaftlichen Arsenale zwei kleine, für den adriatischen Dienst bestimmte Dampfer von 712 T. Brutto-Register in Bau gelegt, von welchen der eine, „Trieste“, bereits fertig gestellt ist und bei den Proben eine stündliche Geschwindigkeit von 13 Seemeilen ergeben hat. Der zweite, „Metkovich“, ist im Bau so weit vorgeschritten, dass demnächst der Stapellauf statthaben kann.

Alle diese neuen Schiffe sind mit Maschinen mit dreifacher Expansion und mit den modernsten Einrichtungen für Ladungsarbeiten versehen und sämmtlich elektrisch beleuchtet. Auf den (Waaren-)Dampfern für den Indiendienst ist auch ein beschränkter Raum für die Aufnahme von Passagieren vorgesehen, während die kleinen, in Triest gebauten, hauptsächlich als Passagierschiffe eingerichtet sind.

Nebst den erwähnten Neubauten wurden im gesellschaftlichen Arsenale noch folgende grössere Arbeiten vorgenommen:

Am Dampfer „Vorwärts“ wurde die Maschine auf dreifache Expansion reducirt, neue grössere Kessel eingesetzt, die Passagierräume vergrössert und elektrische Beleuchtung installirt.

„Danubio“ und „Nil“ erhielten neue Maschinen mit dreifacher Expansion und neue grössere Kessel; es wurden auch auf diesen Schiffen nebst eingehenden Reparaturen die Passagierräume vergrössert und elektrische Beleuchtung eingeführt.

„Apollo“ wurde einer gründlichen Reparatur unterzogen.

Auf „Thetis“ und „Euterpe“ wurden die Wohnräume der Passagiere erweitert, auf „Vesta“ und „Tebe“ erlittene Havarien reparirt.

Im Verwaltungsjahre 1892 ist auch der seit 1890 schwebende Process des Lloyd mit der „Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ bezüglich der Havarie des vom Dampfer „Orion“ im Hafen von Rio de Janeiro angerannten und gesunkenen Dampfers „Paranagua“ endgiltig ausgetragen worden und hatte der Lloyd hiefür — nach Abzug der von den Assecuranzkammern erhaltenen Entschädigungsquote — einen Schaden von fl. 155.357·95 zu tragen.

Grössere Schäden oder Schiffsverluste waren im Verwaltungsjahre 1892 keine zu verzeichnen, doch traf den Lloyd im Jänner des laufenden Jahres der Totalverlust des bei Cap Compare gestrandeten und gesunkenen „Milano“, wobei glücklicherweise kein Verlust an Menschenleben zu beklagen ist. Der Buchwerth des Schiffes betrug nur mehr fl. 8000.

In der Aufstellung der Bilanz wurden dieses Jahr einige Formänderungen vorgenommen, welche die rationellere Gruppirung der verschiedenen Posten bezwecken.

Der Vergleich des Ausgaben-Etats pro 1892 mit jenem des Vorjahres zeigt eine Erhöhung aller jener Posten, welche durch die Navigation bedingt sind, was in dem erweiterten Dienste seine natürliche Erklärung findet. Eine wesentliche Ersparniss ist dagegen in der Kohlenversorgung zu constatiren, indem in Folge billigerer Preise des Brennmaterials trotz eines Mehrverbrauches von nahezu 10.000 t fl. 12.000 weniger verausgabt wurden.

Sehr beträchtlich unter den vorjährigen stehen ferner die Reparaturskosten der Schiffe.

Der Verwaltungsrath hat im Berichtsjahre sich mit der Reorganisation des gesellschaftlichen Dienstes eingehend beschäftigt und dieselbe auch in den wesentlichsten Belangen zum Abschlusse gebracht. Für die Leitung der Schiffahrtsagenden wurde Herr Josef Ritter von Peichl in die Direction berufen und des weiteren für den nach Verkehrsgruppen getheilten Dienst Abtheilungsvorstände zur Unterstützung der Direction bestellt.

Der Stand des Assecuranzfondes ergab am 31. December 1891 fl. 2,583.835 93. Davon ab: Werthüberschuss-Versicherung der Dampfer fl. 73.502·87, Entschädigung für Collision „Paranagua“ fl. 155.357·95, wonach in demselben fl. 2,354.975·11 verblieben, welcher Betrag sich durch Zuweisung von fl. 154.537 auf fl. 2,509.512·11 erhöht.

Das Betriebsjahr 1891 schloss mit einem Deficit von fl. 1,217.447·84 ab, während pro 1892 ein Reingewinn von fl. 281.666·06 nach Durchführung von das statutarische Ausmass überschreitenden Abschreibungen und nach Einstellung der ersten Amortisationsquote des Deficits der Jahrgänge 1889—1891 zu verzeichnen ist.

Auf dieses Resultat glaubt der Verwaltungsrath besonders mit Rücksicht auf die dargelegte ungünstige Marktlage des Jahres 1892 mit einiger Befriedigung hinweisen und der Hoffnung Ausdruck geben zu können, dass die von ihm getroffenen Massnahmen unter normalen Verhältnissen geeignet sind, die Consolidirung des Unternehmens und dessen Prosperität zu fördern.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Fortsetzung der Flügelbahn Chrast-Radnitz zur Stadt Radnitz. (Anordnung der politischen Begehung.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 29. April das von der Verwaltung der Böhmischen Westbahn vorgelegte Project für die Fortsetzung der Flügelbahn Chrast-Radnitz zur Stadt Radnitz der Statthalterei in Prag mit der Einladung übermittelt, bezüglich dieses Projectes das in der Handelsministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, vorgesehene abgekürzte commissionelle Verfahren eventuell in Verbindung mit der Enteignungsverhandlung einzuleiten. Bei der gedachten Amtshandlung wird insbesondere in Erwägung gezogen werden, ob und eventuell in welcher Weise dem Uebelstande, dass die bestehende Station Radnitz sich in Ansehung der Verkehrsrichtung Chrast-Radnitz—Radnitz-Stadt, als Kopfstation darstellen würde, begegnet werden könnte, ferner ob die Situirung der Endstation Radnitz-Stadt in einer den Verkehrsinteressen der genannten Stadt entsprechenden Weise und unter Bedachtnahme auf die im Falle der Sicherstellung einer angemessenen Rentabilität auszuführende Verlängerung der Projectslinie zu den Wywanowa Kohlengruben gewählt erscheint. [H.-M.-Z. 15.634.]

Projectirte schmalspurige Schlackenbahn mit Locomotivbetrieb für die Hochofenanlage Sophienhütte in M.-Ostrau. (Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Brünn hat die politische Begehung bezüglich des Projectes der Witkowitzer Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft in Witkowitz, betreffend die Anlage einer schmalspurigen Schlackenbahn mit Locomotivbetrieb für die Hochofenanlage „Sophienhütte“ in M.-Ostrau, für den 16. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkscommissär Alois Jelinek betraut. [G.-I.-Z. 11.277.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Linie Wien—Krakau: Herstellung einer Unterfahrt in Zauchtl.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 25. April durchgeführten politischen Begehung wurde für das Project, betreffend die Herstellung einen Bahnunterfahrt am Nordende der Station Zauchtl, im Sinne der Commissionsbestimmungen die Ausführungsbewilligung ertheilt. [19. Mai, Z. 23.819.]

— (Linie Krasna—Rožnau: Staatliche Collaudirung.) Die staatliche Collaudirung bezüglich der baulichen Herstellungen der Localbahn Krasna-Rožnau hat ein befriedigendes Resultat ergeben; die unwesentlichen Abweichungen vom Projecte erhielten die handelsministerielle Genehmigung. [24. Mai, Z. 27.140.]

— (Linie Zauchtl — Bautsch: Umgestaltung einer Kohlenrutsche in der Station Wigstadtl.) Die in der Station Wigstadtl bestehende Kohlenrutsche Nr. 3 wird für Zwecke der Firma Elias Fall abgetheilt und zur Hälfte mit Dachpappe eingedeckt. [19. Mai, Z. 22.384.]

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Strecke Mährisch-Ostrau — Kunzendorf: Brückenverstärkung.) Das Project für die partielle Verstärkung der Ostrawitzabrücke bei km 3·885 wurde zur Ausführung genehmigt. [26. Mai, Z. 25.600.]

Bukowinaer Localbahnen. (Linie Hadikfalva—Radautz: Verbindungsgeleise in der Station Radautz.) Mit Rücksicht auf die bedeutenden zur Aufgabe gelangenden Brettersendungen wird in der Station Radautz ein 65·5 m langes Verbindungsgeleise hergestellt. [15. Mai, Z. 14.782.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Oesterr. Nordwestbahn. (Umwandlung der provisorischen Personen-Haltestelle Bohousow in eine definitive Haltestelle.) Das k. k. Handelsministerium hat mit Rücksicht auf die wiederholten Ansuchen der interessirten Gemeinden die seit 10 Jahren nur als Provisorium bestehende Personen-Haltestelle Bohousow bei Wächterhaus Nr. 52 in der Strecke Pottenstein—Senftenberg der Oesterr. Nordwestbahn unter Aufhebung dieser Beschränkung nunmehr als eine für die Dauer errichtete definitive Haltestelle erklärt. Rücksichtlich der Errichtung eines von den Interessenten angestrebten gedeckten Unterstandes, wird das Erforderliche Seitens der Eisenbahn-Verwaltung ehestens veranlasst werden, doch sind die Kosten dieser Herstellung von den Interessenten selbst zu bestreiten. [Z 60.599 ex 1892.]

Eisenbahn Wien-Aspang. (Locomotivprüfung.) Am 13. Februar wurde im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung einer für die Linien der Eisenbahn Wien-Aspang bestimmten Personenzugs-Locomotive mit gutem Erfolge durchgeführt. Diese Locomotive, welche in der Locomotivfabrik in Wr.-Neustadt im Jahre 1881 neu erbaut und mit der Inventarsnummer 5 und der Fabrikationsnummer 2415 versehen wurde, ist im Jahre 1893 in derselben Fabrik umgebaut und mit der Inventarsnummer 8, Serie III/c, und mit der Fabrikationsnummer 2415 versehen. Der Kessel dieser Locomotive wurde laut Certificat vom 25. November 1892, Z. 20.555, der gesetzlichen Probe unterzogen und hat dieselbe anstandslos bestanden. Die Locomotive wurde nach den mit Handelsministerial-Erlass vom 13. December 1898, Z. 43.467, genehmigten Typenplänen gebaut; dieselbe hat im Ganzen drei Achsen, von welchen die zweite die Triebachse ist, Laufachsen sind keine vorhanden. Die erste, zweite und dritte Achse sind miteinander gekuppelt. Die Maschine hat aussenliegende horizontale Cylinder, aussenliegende Frames, die Steuerung zeigt die Construction nach Heusinger, ist aussenliegend und die Umsteuerung geschieht mittelst Schraube. Das Kesselgewicht wird durch sechs Blattfedern auf die Achsen übertragen und sind zwischen der ersten und zweiten Achse Balanciers vorhanden. Der Kessel ist mit einer vollständigen Armatur ausgerüstet und ist die Maschine ausserdem versehen mit variablem Blaserohr, Hilfsgebläse, zwei Stück Injectoren, einfachem Sandstreuapparat, Funkenfänger mit Sieb, Vacuumbremse und Tenderspindelbremse, sowie mit Dampfheizung. Die Spurweite der Maschine ist normal und beträgt das Totalgewicht der Maschine im ausgerüsteten Zustande 33·87 t. Die mit dieser Maschine am 14. Februar unternommene Probefahrt fand auf der 16·9 km langen Strecke Wien—Biedermannsdorf der Eisenbahn Wien-Aspang statt. Dabei wurde eine maximale Geschwindigkeit von 66 km und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 47 km per Stunde erreicht. Da die Maschine bei allen Bewegungen einen constant ruhigen und sicheren Gang bewahrte, obwaltete aus Sicherheitsrücksichten kein Anstand, dieselbe dem öffentlichen Zugförderungsdienste der Eisenbahn Wien-Aspang zu übergeben. [Z. 27.266.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Localbahn Hidegkút-Tamási. (Gesetzentwurf.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Legislative den Gesetzentwurf für eine von der Station Hidegkút-Gyönk (zwischen Sárbogárd und Uj-Dombovár) der Linie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen abzweigende, im Kopány-Thale bis Tamási führende 12·6 km lange normalspurige Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50 ex 1891, Vorconcession Post 1) vorgelegt. Concessionswerberin für diese Linie ist die Ungarische Allgemeine Creditbank (ursprünglich der Oberstuhlrichter des Tolnáer Comitates Moriz Seewald).

— (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti közlekedésy közlöny" Nr. 65 vom 31. Mai und dessen folgende Nummern 66 und 67 verlautbaren den Wortlaut der zufolge Allerhöchster Entschliessung Sr. Majestät, Wien, ddto. 22. April 1893, erflossenen Concessions-Urkunde (Erlass des kgl. ungar. Handelsministeriums vom 26. April 1893, Z. 30 862) für die normalspurige Localbahn Hidegkút-Tamási, einer Flügelbahn der Linie Budapest — Dombovár — Zákány — Zágráb (Agram) — Fiume der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, welche, in der Station Hidegkút der Hauptlinie abzweigend, im Kopánythale vorläufig bis Tomás ausgebaut werden soll (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 50 ex 1891, Vorconcession Post 1). Das effective Baucapital dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Linie ist mit 354.000 fl., d. i. mit 28.095 fl. per Kilometer, bemessen. Concessionärin dieser Eisenbahn ist die Ungarische Allgemeine Creditbank (Magyar általános hitelbank) in Budapest. Als Station ist für den gesammten Personen-, Eilgut- und Frachtenverkehr, nebst der gemeinsamen Ausgangsstation Hidegkút-Gyönk, noch die Endstation Tamási-Miklosvár mit 450 m Länge, und als Haltestellen für den Personen- und Wagenladungsverkehr Majsa und Adorján-Major mit je 150 m Länge herzustellen.

Budapester Strassenbahn zum Centralfriedhofe in Kerepes. (Herstellung einer Schienenverbindung mit der Theilstrecke Budapest—Köbánya [Steinbruch] der kgl. Ungarischen Staatsbahnen.) Die Direction der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe beabsichtigt die Herstellung einer Schienenverbindung zwischen der ihr Eigenthum bildenden und von ihr betriebenen Strassenbahn zum Budapester Centralfriedhofe nächst Kerepes (derzeit Dampfbetrieb) und der Theilstrecke Budapest—Köbánya der Hauptlinie Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungarischen Staatsbahnen. Im Einvernehmen mit der Direction der Stadtbahnen beabsichtigt ferner die Steinbrucher Actienbrauerei (bürgerl. Brauhaus) ihr Etablissement gleichfalls mit der Friedhofbahn durch einen Geleiseflügel zu verbinden. In beiden Fällen hat die Budapester Communalverwaltung, vorbehaltlich der höheren Genehmigung, ihre Zustimmung zur Ausführung dieser beiden Geleiseanlagen ausgesprochen und sich nebstdem bereit erklärt, die zum Bau erforderlichen hauptstädtischen Grundparcellen der Direction der Stadtbahn-Gesellschaft abzutreten. Des Ferneren hat die Direction der Stadtbahn-Gesellschaft die Einführung des allgemeinen Frachtenverkehres auf der Kerepeser Linie in Aussicht genommen und wird diesbezüglich um die ministerielle Genehmigung ansuchen.

Schiffahrt.

Oesterr.-ungar. „Veritas". Von diesem maritimen Institute wurden im Monate Mai 73 Schiffe classificirt, welche sich der Nationalität nach auf 17 österr.-ungar., 21 italienische, 25 griechische, 5 türkische, 3 russische, 1 samiotisches und 1 französisches; der Gattung nach auf 2 Schraubendampfer, 18 Barks, 7 Briggs, 13 Brigantinnen, 14 Schoner und Goeletten, 1 Sugger, 2 Tartannen und 16 Trabakeln vertheilen.

Hafenverkehr Fiumes im Jahre 1892. Ueber den Hafenverkehr Fiumes im vergangenen Jahre ist dem Jahresberichte der dortigen Handelskammer zu entnehmen, dass 3918 Dampfer von 695.494 R.-T. und 2405 Segler von 113.710 R.-T. in dem besagten Hafen eingelaufen und 3887 Dampfer von 695.000 R.-T. nebst 2400 Segler von 112.123 R.-T. denselben verliessen. Im Gesammtverkehre hat die Zahl der Schiffe im Vergleiche mit dem Jahre 1891 um 88 zugenommen, dagegen zeigt die Gesammttonnenzahl eine Abnahme um 237.299 R.-T.

Dampfschiffahrt auf Nebenflüssen in Ungarn. (Probeweise Befahrung solcher Flüsse durch Schiffe der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft weitere Versuche bezüglich der Befahrung der Nebenflüsse (vergl. Vrdg.-Bl. Nr. 56), namentlich der Maros, Körös und Temes unternommen, welche sehr befriedigende Resultate ergeben haben. Es wird möglich sein, mit Dampfern von geringem Tiefgange die Körös bis Gyoma und Békés, den Marosfluss bis Arad und die Bega hinauf bis Temesvár zu gelangen. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, deren Organe begleitet von den Delegirten der Stromingeneurate die Fahrten auf den genannten Flüssen unternommen haben, beabsichtigt nun für die Zwecke der Schiffahrt sogenannte Rekrad-Dampfer, die auch bei sehr geringem Wasserstand vollkommen Dienste leisten können, erbauen zu lassen.

Frankfurt am Main. (Schiffsverkehr 1892.) Laut des Jahresberichtes der Handelskammer zu Frankfurt a/M. für 1892 sind im Berichtsjahre dortselbst zu Berg angekommen 2336 Schiffe mit 506.103·44 t Ladung, gegen 1983 Schiffe mit 404.168·36 t Ladung im Vorjahre, und zwar: 751 Schlepper, 129 Kettendampfer und 99 Frachtdampfer, sowie 1357 Segelschiffe. Unter diesen Schiffen waren 2123 deutscher und 213 niederländischer Nationalität. Zu Thal sind angelangt 3260 Schiffe mit 100.508·42 t Ladung, gegen 3051 Schiffe mit 113.786·40 t im Vorjahre, darunter 2 Schlepper, 185 Kettendampfer und 3073 Segelschiffe. Der Nationalität nach waren 3256 deutsche und 4 niederländische Schiffe. Abgegangen sind dagegen zu Berg: 3344 Schiffe mit 2019·69 t Ladung, gegen 3197 mit 1938·85 t Ladung im Vorjahre, und zwar 2 Schlepper, 185 Kettendampfer und 3157 Segelschiffe. Der Flagge nach waren bis auf 1 niederländisches alle Schiffe deutscher Nationalität. Zu Thal fuhren ab: 2220 Schiffe mit 100.486·13 t Ladung, gegen 1805 Schiffe mit 57.271·22 t Ladung im Vorjahre, und zwar 751 Schlepper, 129 Kettendampfer, 99 Frachtdampfer und 1241 Segelschiffe; 2000 von den ausgelaufenen Schiffen führten die deutsche, 220 die niederländische Flagge.

Den Güterverkehr zu Schiff betreffend, wurden nach Frankfurt a/M. zu Berg verschifft hauptsächlich: 4855·60 t Düngemittel aller Art, 6742·31 t Roheisen und Brucheisen, 3833·31 t andere unedle Metalle, roh und als Bruch, 10.538·68 t verarbeitetes Eisen aller Art, 2515·81 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 38.897·68 t Weizen und Spelz, 4000.51 t Roggen, 17·418·33 anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 686·20 t Glas und Glaswaaren, 1030·89 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 6850·72 t harte Holzstämme, 1207·14 t Instrumente, Maschinen und Maschinentheile, 1440·39 t Wein, 1596·48 t Fische, 2319·49 t Mehl und Mühlenfabrikate, 2294·36 t Kaffee, Kaffeesurrogate, Cacao, 2039·98 t Zucker, Melasse und Syrup, 8049 t fette Oele und Fette, 1984·96 t Petroleum und andere Mineralöle, 12·365·37 t Steine und Steinwaaren, 345.589·95 t Steinkohlen, 2158·66 t Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt, 15.797·88 t Mauersteine und Fliessen aus Thon, Dachziegel und Thonröhren. Zu Thal hauptsächlich: 702·50 t Cement, Trass, Kalk, 2117·82 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 2894·50 t Hafer, 879·90 t Gerste, 6162·15 t harte Schnittwaare, 2911·48 t weiche Schnittwaare, 10.772·43 t weiche Brennholzscheite, 783·60 t Bier, 42·035·93 t Steine und Steinwaaren, 29.782·09 t Thonwaaren, Steingut, Porzellan. Abgegangen sind dagegen von Frankfurt a/M. im Bergverkehre insbesonders: 227·16 t Roheisen und Brucheisen, 328·20 t verarbeitetes Eisen aller Art, 226·50 t Steine und Steinwaaren, 327·50 t Steinkohlen; im Thalverkehre: 2105·03 t Düngemittel aller Art, 10·550·52 t Cement, Trass, Kalk, 2476·23 t Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide, 31.048·50 t Eisenerz, 6712·38 t Gerste, 3355·53 t anderes Getreide und Hülsenfrüchte, 1567·87 t Glas und Glaswaaren, 1860·01 t Häute, Felle, Leder, Pelzwerk, 13.478·62 t harte Schnittwaare, 6610·95 t weiche Schnittwaare, 800·36 t Fastage, Fässer, Kisten, Säcke, 1032·05 t Wein, 1768·25 t Zucker, Melasse und Syrup, 1835·12 t Steine und Steinwaaren, 6088·33 t Thonwaaren, Steingut und Porzellan.

— (Flossverkehr 1892.) Zu Frankfurt a/M. sind im Jahre 1892 zu Thal durchgegangen 1385 Flösse (gegen 1244 Flösse in 1891) mit 193.871·75 t Flossbestand (gegen 162.062·35 t in 1891), darunter 66.251·25 t harte Holzstämme, 122·25 t harte Schnittwaare, 126.996·10 t weiche Holzstämme, 502·15 t weiche Schnittwaare. Zu Thal angekommen sind 267 Flösse (gegen 223 Flösse in 1891) mit einem Flossbestande von 29.903 t (gegen 18.497 t in 1891), und zwar 115 t harte Holzstämme, 762 t harte Schnittwaare, 25·038 t weiche Holzstämme, 3388 t weiche Schnittwaare und 600 t Scheite.

Württemberg. (Vorschriften über die Erlangung von Schiffs- und Schifferpatenten für den Bodensee.) Zum Vollzuge der Artikel 6, 7 und 10 der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867 (österr. R.-G.-Bl. Nr. 19 ex 1868), sowie der auf Grund der Bregenzer Conferenz-Beschlüsse erlassenen k. Verordnung vom 12. December 1892 (§§ 1—7), betreffend Vorschriften für die Sicherheit der Bodensee-Schiffahrt, haben die württembergischen Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten und des Innern mit Verordnung vom 11. April d. J. (R.-G.-Bl. Nr. 9) neue Bestimmungen über die Untersuchung und Patentirung der Bodenseeschiffe, sowie über die Patentirung der Bodenseeschiffer erlassen.

Die Untersuchung der Bodenseeschiffe und die Ausstellung des Schiffspatentes erfolgt nach diesen Bestimmungen in der Regel durch die Hafendirection in Friedrichshafen. Nur betreffs der Schiffe der staatlichen Bodensee-Schiffahrt ist hiezu die General-Direction der Staatsbahnen nach dem vom Ministerium des Aeussern, Abtheilung für Verkehrsanstalten, im Wege der Verwaltungsvorschrift geregelten Verfahrenzuständig. Zu dieser Untersuchung ist die erforderliche Anzahl von Sachverständigen zuzuziehen. Das Patentirungsgesuch ist vom Schiffs-Eigner oder Führer schriftlich oder mündlich bei der Hafendirection einzubringen und muss Angaben über:

a) die Gattung des Schiffes, die Bestimmung (Personen-, Güterschiff) und das Baumaterial (Holz, Eisen, Stahl);
b) die wichtigsten Abmessungen (Länge, Breite, Tiefe);
c) Zeit und Ort der Erbauung und den Namen des Erbauers;
d) die Ladefähigkeit;
e) die Bezeichnung des Hafens oder Landungsplatzes, wo das Schiff zur Untersuchung vorgeführt werden soll;
f) Zahl und Art der Bemannung, sowie
g) ein Verzeichniss der zur sicheren Fahrt, Abgabe der vorgeschriebenen Signale und Hilfeleistung in Unglücksfällen vorhandenen Schiffsgeräthe

enthalten. Ist das Schiff ausschliesslich oder vorwiegend für den Personenverkehr bestimmt, so ist auch die nach Ansicht des Gesuchstellers zulässige grösste Anzahl der an Bord zu nehmenden Personen anzugeben. Bei einem Dampfschiffe ist ausserdem die amtliche Bescheinigung über die erfolgte Prüfung des Dampfkessels beizufügen. Die Hafendirection bestimmt, wenn wegen der Vollständigkeit des Gesuches nichts zu erinnern ist, Zeit und Ort der Untersuchung und beruft den oder die Sachverständigen. Der Gesuchsteller hat das Schiff leer und in allen Theilen leicht zugänglich an den bestimmten Platz zu stellen und für die zur Vornahme der Untersuchung erforderliche Hilfeleistung zu sorgen, auf Verlangen auch eine Probefahrt vorzunehmen. Hat die Untersuchung keine Anstände ergeben, oder sind die vorgefundenen Mängel beseitigt worden, so ordnet die Hafendirection die Bezeichnung der grössten zulässigen Eintauchung, sowie der Ladefähigkeit des Schiffes an und fertigt die Prüfungsurkunde, das Schiffspatent, in zwei Exemplaren, deren eines für den Eigenthümer oder Führer des Schiffes, das andere für den eigenen Amtsgebrauch bestimmt ist, aus. Die Kosten des Verfahrens, bestehend in den wirklichen Auslagen für die Bezeichnung der grössten zulässigen Eintauchung und in der den zugezogenen Sachverständigen zu gewährenden Vergütung hat der Gesuchsteller zu tragen.

Bewerber um ein Patent zum selbstständigen Betriebe des Schiffergewerbes am Bodensee müssen nachweisen, dass sie eine Lehrzeit oder Beschäftigung im Schiffergewerbe von mindestens vier Jahren durchgemacht und davon mindestens drei Jahre auf Bodenseeschiffen von derjenigen Gattung zugebracht haben, zu deren Führung sie durch das Patent berechtigt werden wollen. Die Nachweise sind durch Zeugnisse derjenigen patentirten Schiffer zu führen, bei welchen der Bewerber gelernt oder in Dienst gestanden hat. Kann das Zeugniss dieser Schiffer nicht mehr beigebracht werden, so genügt ein Zeugniss von zwei anderen patentirten Schiffern, dass der Bewerber die vorgeschriebene Zeit als Schiffer gedient und die Bodensee-Schiffahrt erlernt hat. In den Zeugnissen ist die Gattung der Schiffe, auf welchen der Bewerber beschäftigt war, sowie die Art dieser Beschäftigung — als Schiffsknecht, Matrose, Schiffsgehilfe, Steuermann u. dgl. — anzugeben. Die Zeugnisse müssen von einem öffentlichen Beamten beglaubigt sein. Auch die Gesuche um ein Schifferpatent sind bei der Hafendirection in Friedrichshafen einzureichen, welche bei Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen das Schifferpatent nach dem der internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee beigefügten Muster ausfertigt und über die ausgestellten Schifferpatente einen Vormerk führt. Diese Behörde verfügt auch die Einziehung der Schifferpatente.

Auf Personen, welche die Berechtigung zur selbstständigen Führung von Schiffen des Staatsschiffahrtsbetriebes anstreben, finden jedoch die vorstehenden Bestimmungen nur insoweit Anwendung, als es sich um die persönlichen Eigenschaften des Schiffsführers handelt, während im Uebrigen über die Zulassung zur selbstständigen Führung solcher Schiffe und über die Zurücknahme dieser Bewilligung die zuständige Behörde der staatlichen Schiffahrtsverwaltung nach Massgabe der betreffenden besonderen Verwaltungsvorschriften entscheidet.

Italien. (Quarantaine-Massregeln.) Laut Verordnung der kgl. italienischen Regierung vom 29. Mai werden nunmehr mit Rücksicht auf die günstigen sanitären Verhältnisse an der österr.-ungar. Küste die sanitären Massregeln gegen die Herkünfte aus den österr.-ungar. Häfen aufgehoben und die aus den besagten Häfen in Italien ankommenden Schiffe sofort zur freien Gemeinschaft zugelassen.

Grossbritannien. (Neuer Oceandampfer.) Der in der Werfte von Harland & Wolf zu Belfast im Bau befindliche Dampfer „Gigantic" der White Star Linie wird eine Länge von 700 Fuss engl., d. i. 213·4 m besitzen und sohin das erste Schiff von einer grösseren Länge als der „Great Eastern" sein, welcher 680 Fuss oder 207·3 m lang war. In Betreff der Breite steht jedoch der „Great Eastern noch voran, indem das neue Schiff nur 68 Fuss oder 20·7 m gegen 83 Fuss oder 25·3 m beim „Great Eastern" betrug. Der seinerzeitige Misserfolg des letztgenannten Schiffes resultirte aus dessen zu geringer Maschinenstärke, welche nur 7650 Pferdekräfte war. Der „Gigantic" dagegen wird Maschinen von zusammen nahezu 45.000 Pferdekräften erhalten und ist für eine Fahrgeschwindigkeit von 27 Knoten, d. i. 50 km, in der Stunde gebaut, daher etwas über das Doppelte der Fahrgeschwindigkeit des „Great Eastern". Der „Gigantic" wird um 15.000 Pferdekräfte mehr erhalten, als die letzterbauten Cunard-Dampfer, die „Campania" und die „Lucania".
[„Railway News."]

Vereinigte Staaten von Nordamerika. Ein Hochseeschiff mit Gasolinmotor, Namens Hiram Bingham, 15·2 m lang und 4·3 m breit, mit einer Maschine von 25 indic. Pferdekräften ist am 31. October 1892 von San Francisco über Honolulu nach den Gilberts-Inseln abgegangen. Dieses einem Missionär gehörige Schiff, auf den Werften von Palmer & Rey in San Francisco gebaut, hat bei den Probefahrten die Geschwindigkeit von 10 Seemeilen per Stunde aufgewiesen; seine Maschine arbeitete hiebei mit einer grossen Gleichmässigkeit, wie man sie bislang nur bei Dampfmaschinen fand. Die Maschine ist sehr stark construirt, um Havarien hintanzuhalten, welche an den von dem Schiffe besuchten Orten wegen Mangel an entsprechenden Mitteln nicht ausgebessert werden könnten. Da der „Hiram Bingham" Schooner-Takelage führt, ist auf hoher See, ausser bei Windstillen, nur die Benützung der Segel in Aussicht genommen; der Propeller bleibt dann ausgekuppelt, um sich drehen zu können. Die Vorräthe an Heizmaterial, welche an Bord untergebracht sind, sind verhältnissmässig gross; die Ergänzung derselben ist überdies in Honolulu beabsichtigt.
[„American Engineer and Railroad Journal."]

Aluminium als Schiffbaumaterial. Das Aluminium ist bei gewöhnlicher Temperatur, ob nun die Luft trocken oder feucht ist, dem Oxydiren nicht unterworfen; es widersteht dem Einflusse der Säuren mit Ausnahme der Salzsäure; die Alkalien greifen es jedoch sehr heftig an. — Das Seewasser, welches Chlornatrium und Chlormagnesium enthält, greift nach den bisherigen Erfahrungen das Aluminium nur wenig, weniger als das Eisen, an, daher es anstandslos für die Aussenbeglattung verwendet werden kann. Die mechanischen Eigenschaften des fraglichen Metalles lassen jedoch keinen Vergleich mit jenen des Eisens oder des Stahles zu. Während bei den Zerreissversuchen das Eisen eine absolute Festigkeit von 30—32 kg pro 1 mm^2 und eine Dehnung von 16—20 pCt., der Stahl eine absolute Festigkeit von 40—45 kg pro 1 mm^2 und eine Dehnung bis 26 pCt. aufweist, reisst das Aluminium schon bei einer Belastung von 10—12 kg pro 1 mm^2, nachdem es sich um 20—25 pCt. ausgedehnt hat. Diese geringe Festigkeit, welche, um compensirt zu werden, zu einer Vermehrung der Dimensionen führen müsste, schliesst das Aluminium beim Baue grosser Schiffe aus, und beschränkt es auf Fahrzeuge, wie Yachten und Boote, bei welchen die longitudinale Festigkeit nicht in Betracht kommt. Bei diesen Fahrzeugen ist nur der Widerstand gegen das Eingedrücktwerden durch Stösse, oder beim Auffahren von Bedeutung; es unterliegt keiner Schwierigkeit, die betreffenden Theile zu verstärken oder solche Bautheile, wie Lieger- und Kielbleche aus Stahl oder Eisen herzustellen, deren Mehrgewicht dann gleichzeitig als Ballast dienen kann. Es ist aber zu be-

denken, dass die Legirungen des Aluminiums wenig bekannt sind, und dass die mechanischen Eigenschaften desselben durch Zusätze fremder Materien, wie dies bei den übrigen Metallen der Fall ist, wesentlich geändert werden können. So steigert beispielsweise ein Zusatz von 4—5 pCt. Kupfer zum Aluminium dessen Festigkeit auf das Doppelte; durch Beimengung von 10 pCt. Titan wird eine Legirung erzeugt, welche die Festigkeit des Stahles und nur ein unbedeutend grösseres Gewicht als reines Aluminium besitzt. Das Aluminium lässt sich auch sehr gut schmieden und giessen und, kalt oder erwärmt, leicht ziehen und walzen, man würde daher aus demselben alle Gattungen Bleche und die nothwendigen Profile für die Bautheile, sowie verschiedene Ausrüstungsgegenstände der Yachten anstandslos anfertigen können. In der Praxis ist nur der Preis das einzige Hinderniss, das sich einer ausgedehnten Verwendung dieses Metalles entgegenstellt.

[„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens."]

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. Im Handelsregister des k. k. Kreisgerichtes Bozen wurde am 31. Mai bei der Firma

„Localbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee"

der Beschluss der Generalversammlung der Actionäre vom 11. April 1892, in Aenderung der §§ 7 und 8 der Statuten das Actiencapital um 100.000 fl. zu erhöhen, sowie die bezügliche Genehmigungs-Urkunde vom 16. April 1893 eingetragen.

— Im Handelsregister des k. k. Handels- und Seegerichtes Triest wurde am 2. Juni bei der Firma

„Società di Navigazione a vapore del Lloyd austriaco"

oder deutsch:

„Dampfschiffahrts-Gesellschaft des österreichischen Lloyd"

die Wiederwahl des Verwaltungsrathsmitgliedes Emil Ritter von Skoda eingetragen.

Ostrau-Friedlander Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 16. Mai wurde unter Intervention des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vice-Secretärs Rudolf von Amberg, die 24. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ostrau-Friedlander Eisenbahn abgehalten. In Ergänzung des bereits veröffentlichten Geschäftsberichtes pro 1892 theilte der den Vorsitz führende Vice-Präsident Hofrath Richard Jeitteles zunächst mit, dass auch im abgelaufenen Jahre in allen Transportzweigen eine Verkehrssteigerung stattfand und die Betriebsergebnisse demnach sich günstig gestaltet haben. Die Personenfrequenz hob sich um 34.105 Reisende und die diesbezügliche Einnahme um 4127 fl. Der Güterverkehr betrug 226.593 (+ 7334) t, die hieraus erzielte Mehreinnahme jedoch nur um 1450 fl. mehr, nachdem die Steigerung der Transportmenge nur bei den niedrig tarifirten Gütern stattfand, bei den höher tarifirten dagegen eine Abnahme eintrat. Die Steigerung der eigentlichen Betriebsausgaben entspricht nur der erhöhten Frequenz. Der Bericht wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe auf Antrag des Revisions-Ausschusses ohne Discussion das Absolutorium ertheilt. Das pro 1892 erzielte Reinerträgniss beträgt 73.650 fl. und erhöht sich zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre auf 105.866 fl. Dem Antrage des Verwaltungsrathes gemäss wurde beschlossen, von den nach den statutarischen Dotirungen verfügbar bleibenden 91.136 fl. eine 5%ige Dividende 72.500 fl. zu vertheilen und 18.636 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der aus dem Verwaltungsrathe scheidende David Ritter von Guttman wurde, sowie der bisherige Revisions-Ausschuss wiedergewählt.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 17. Mai wurde unter Intervention des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Secretärs Emil Ritter Krticka von Jaden die 4. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn abgehalten. Den Vorsitz führte der Präsident Regierungsrath Ritter von Hahn. Nach dem Berichte des Verwaltungsrathes wurden im Betriebsjahre 1892 auf der gesellschaftlichen Localbahn 331.795 (+ 3031 gegen 1891) Personen und 103.144 (+ 1743) t Frachten befördert und hiefür 192.133 (— 90) fl. erlöst. Hieraus ergibt sich per Betriebskilometer für das abgelaufene Jahr eine Einnahme von 15.761 fl. Gegenüber den auf der Höhe des Vorjahres gebliebenen Einnahmen haben sich jedoch die Ausgaben von zusammen 99.255 fl. um 5397 fl. erhöht, so dass ein Betriebserträgniss von 92.877 (— 5397) fl. resultirt. Der Bericht gibt ferner unter Hinweis auf die in der letzten ausserordentlichen Generalversammlung dem Verwaltungsrathe ertheilte Ermächtigung zur Beschaffung der Mittel für mehrfache Fortsetzungsbauten bekannt, dass die Emission der Titres demnächst erfolgen werde, und dass das Gesellschaftscapital bestehen werde aus 1,050.000 fl. Prioritätsactien, 435.000 fl. Stammactien lit. A, 188.000 fl. Stammactien lit. B und 2,909.000 fl. 4%iger Prioritätsactien, zusammen 4582 Millionen Gulden (gegen dermalen 1297 Millionen Gulden). Der Verwaltungsrath beantragte, von dem Reingewinne von 104.498 fl. für Actienamortisationen 1134 fl. zu verwenden, an die Actionäre ausser der 5%igen Dividende mit zusammen 73.353 fl. noch 1% Superdividende mit zusammen 13.000 fl. auszubezahlen und die nach den statutarischen Dotirungen verbleibenden 17.884 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben. Der Antrag wurde nach vorheriger Absolvirung des Verwaltungsrathes ohne Discussion angenommen. Die Versammlung ermächtigte ferner den Verwaltungsrath, die Concession zum Baue und Betriebe der Strecke Tannwald—Neuwelt—Landesgrenze, sowie der Abzweigung Wurzelsdorf—Rochlitz oder von Theilen derselben zu erwerben. Der Vorsitzende machte bei dieser Gelegenheit die Mittheilung, dass der Bau der Strecke Gablonz—Tannwald rüstig fortschreite und voraussichtlich im nächsten Jahre beendet sein werde, dann dass die geänderten Gesellschaftsstatuten die behördliche Genehmigung gefunden haben und die Firma der Gesellschaft nunmehr zu lauten hat: „Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn". Bei den schliesslich vorgenommenen Wahlen wurden Ignaz Ginskey, A. Posselt und Max Luschka von Sellheim in den Verwaltungsrath wiedergewählt und der von demselben cooptirte Wilhelm Riedel in seiner Function bestätigt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXII. Stückes.) Das am 6. Juni herausgegebene LXXII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2209: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 25. Mai 1893, Z. 64.762, betreffend die Einfuhr von Schweinen aus Galizien und aus der Bukowina nach Böhmen.

— (Inhalt des LXXIII. Stückes.) Das am 7. Juni herausgegebene LXXIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2210: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 4. Juni 1893, Z. 73.985, betreffend die Beschränkung der Einfuhr von Schlachtrindern aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Niederösterreich auf Wien (St. Marx).

Nr. 2211: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 3. Juni 1893, Z. 5012, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Salzburg.

— (Inhalt des LXXIV. Stückes.) Das am 9. Juni herausgegebene LXXIV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2212: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Mähren vom 2. Juni 1893, Z. 19.203, betreffend den Eintrieb und die Einfuhr von Klauenthieren aus Ungarn, Croatien und Slavonien nach Mähren.

Nr. 2213: Verfügung des kgl. sächsischen Ministeriums des Innern, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Nutz- und Zuchtrindern aus Böhmen nach Sachsen über Moldau und Müglitz.

Nr. 2214: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Kärnten vom 7. Juni 1893, Z. 7864, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Kärnten.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. Juni d. J. dem Inspector der Oesterr. Staatsbahnen Ladislaus Borecki anlässlich seiner Versetzung in den bleibenden Ruhestand den Titel eines kaiserlichen Rathes taxfrei allergnädigst zu verleihen geruht.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 6. Juni d. J. den Oberingenieuren der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft Franz Götzl und Ludwig Hammer das goldene Verdienstkreuz mit der Krone allergnädigst zu verleihen geruht.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Einführung des III. Nachtrages zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1893, bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Localbahn Wels—Unterrohr, insoweit Tariferhöhungen in Frage kommen, vom 1. August 1893, gelangt zum Localgütertarife, Theil II, Heft 1 und 2, Neuauflage, giltig vom 15. Jänner 1893, je ein Nachtrag III zur Einführung.

Der Nachtrag III zum Theil II, Heft 1, enthält:

1. den Tarif und Kilometerzeiger der Localbahn Wels—Unterrohr;
2. Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Haupttarifes und
3. Berichtigungen des Haupttarifes.

Der Nachtrag III zum Theil II, Heft 2, enthält: Aenderungen, bezw. Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieser Tarifnachträge sind bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen erhältlich.

Wien, am 10. Juni 1893. [510]

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.
Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.
Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr.

Verlängerung der Giltigkeitsdauer von Tarifen, bezw. Frachtsätzen.

Die mit Kundmachung vom 13. Mai 1893, enthalten in Nr. 57 dieses Blattes vom 18. Mai 1893, ausser Kraft gesetzten Tarife, bezw. Frachtsätze, bleiben noch bis 31. Juli 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 12. Juni 1893. [511]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit 1. Juli 1893 tritt der III. Nachtrag zum Tarife Theil IV, 1. Heft, vom 1 März 1890, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes (Ausnahmetarife für die Beförderung von Stammholz u. s. w.) in Wirksamkeit, welcher die Aufnahme der Stationen Hopfgarten und Wilten als Reexpeditionsstellen enthält.

Exemplare des Nachtrages können bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen gratis bezogen werden.

Wien, am 5. Juni 1893. [512]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Berichtigung.

Auf Seite 64 und 66 des Elbe-Umschlagstarifes für Westösterreich vom 1. Juni 1893, sind die Köpfe der Ausnahmetarife mit jenen auf Seite 65 in Uebereinstimmung zu bringen, und gelten die Frachtsätze der ersten Colonne bei Aufgabe von 5000 kg, die der zweiten Colonne bei Aufgabe von 10.000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Wien, am 10. Juni 1893. [513]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.
K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.
Localbahn Reichenberg-Gablonz.

Aufhebung von Tarifsätzen.

Ab 1. Juli 1893 werden die im Tarife für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Localbahn Reichenberg-Gablonz, giltig vom 1. März 1893, auf Seite 6 enthaltenen, combinirten Tarifsätze zwischen Jungbunzlau und Gablonz a/N., sowie zwischen Prag B. N. B. und Gablonz a/N., Maffersdorf l. N. und Maffersdorf r. N., ausser Kraft gesetzt.

Wien, am 8. Juni 1893. [514]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.
K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen.
K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.
K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung directer Fahrkarten III. Classe von Morawan nach Chrudim, Königgrätz und Josefstadt oder umgekehrt.

Ab 1. Juli 1893 werden für die Verkehrsbeziehungen von Morawan nach Chrudim, Königgrätz und Josefstadt und umgekehrt directe einfache Personenzugs-Fahrkarten III. Classe ausgegeben.

Die Preise dieser Hinfahrkarten betragen von oder nach Morawan nach oder von

Chrudim	40 kr.
Königgrätz	65 „
Josefstadt	75 „

österr. Währung inclusive der ärarischen Stempelgebühren.

Wien, am 5. Juni 1893. [515]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages V zum Tarife vom 1. October 1887.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1893 gelangt der Nachtrag V zum Tarife vom 1. October 1887 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischen Güterverkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aenderung des Titels des Tarifes.

2. Aenderung des
Capitels I (Theil I) allgemeine Bestimmungen,
„ II („ II) reglementarische „
3. Berichtigungen und Ergänzungen des
Capitels III (Theil I) allgemeine Tarifvorschriften,
„ IV („ I) „ Waarenclassification,
„ V („ I) Instradirung der Transporte.
4. Berichtigungen und Ergänzungen zu den Tarifen für den Oesterreichisch-Ungarischen und für den Italienischen Durchlauf (Theil II).

Exemplare dieses Nachtrages können um den Preis von 60 kr. ö. W. = K. 1.20 pro Stück bei unserer Station Wien-Südbahnhof, sowie bei unserer Betriebs-Direction in Budapest bezogen werden.

Wien, am 10. Juni 1893. [516]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-, resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr. Triest-, resp. Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung neuer Verbandstarife, Theile II.

Mit Bezug auf die Verlautbarung im Verordnungs-Blatte Nr. 56 vom 16. Mai 1893, auf Seite 915/916, machen wir kund, dass mit 1. Juli 1893 für die obbezeichneten Verbände neue Tarife, Theile II, zur Einführung gelangen.

Einzelne Exemplare dieser Tarife können bei den betheiligten Verwaltungen je um den Preis von 50 Hellern bezogen werden.

Wien, am 13. Juni 1893. [517]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Frachtsätzen des Heftes 2.

Mit 1. August 1893 treten die im Theile II, Heft 2, des Rheinisch - Westösterreichisch - Ungarischen Gütertarifes (giltig vom 15. Juli 1887), und in den Nachträgen I—VII hiezu enthaltenen Frachtsätze mit den auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Stationen der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 11. Juni 1893. [518]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tarifirung von leer retourgehenden Metall-Cylindern nach Säure-Transporten.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1893 werden leer retourgehende Metall-Cylinder nach Säure-Transporten auf den Linien der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Massgabe der im gemeinsamen Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893 vorgesehenen Tarifirung befördert.

Auf die genannten Transporte findet sonach ab 1. August 1893 der im gesellschaftlichen Localgütertarife enthaltene Ausnahmetarif 9 keine Anwendung.

Wien, am 14. Juni 1893. [519]

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Einführung des Nachtrages IV zum Heft Nr. 1.

Mit 1. Juli 1893 tritt zum Heft Nr. 1 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandstarifes vom 1. Jänner 1891 der Nachtrag IV in Kraft, welcher in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit erliegt.

Exemplare sind bei der kgl. General-Direction der Sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden zum Preise von 0·10 Mk. erhältlich.

Wien, am 6. Juni 1893. [520]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Sonstige Nachrichten.

Directer Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei. (Nachtrag III zu dem vom 1. Mai 1891 giltigen Tarifheft IV.) Zu dem vom 1. Mai 1891 giltigen Tarife, Heft IV. für den Verkehr zwischen den Stationen der kgl. Ungar. Staatsbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, sowie der ungar. Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der kgl. Serbischen Staatsbahnen, der fürstl. Bulgarischen Staatsbahnen und der Orientalischen Eisenbahnen andererseits ist mit Wirksamkeit vom 1. Juni der Nachtrag IV in Kraft getreten. Derselbe enthält u. A. Bestimmungen für die Manipulation der von und nach Fiume beförderten Güter neue, dann abgeänderte, bezw. berichtigte Frachtsätze, eine Modification der Bestimmungen für die Ausnahme-Tarife 1 (lebende Thiere), 4 (Branntwein, Wein etc.) und 17 (Getreide etc.), die Aufnahme neuer Stationen etc. Insoweit Frachterhöhungen in Frage kommen, treten die neuen Frachtsätze erst am 1. Juli in Kraft. Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, sowie in den bedeutenderen Stationen zum Preise von 20 kr. pro Stück erhältlich.

Ermässigung für Schlachtvieh-Transporte, und zwar speciell für Thiere, welche als Ersatz für die an Lungenseuche erkrankten und gekeulten Thiere auf Privatbahnen befördert werden. (Verfügung des kgl. ungar. Ackerbauministers im Einvernehmen mit dem Handelsminister.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit dem Handelsminister eine Vereinbarung mit den Directionen der im Bereiche der Länder der Stefanskrone betriebenen Eisenbahnen getroffen, derzufolge für Vieh, welches als Ersatz für die an Lungenseuche erkrankten und gekeulten Thiere befördert wird, folgende Ermässigungen bewilligt werden: Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn und die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn haben einen Wagen- und Kilometer-Einheitssatz von 7·5 kr., 2 fl. Manipulationsgebühr per Waggon und 5 Percent Transportsteuer; die Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen einen Einheitssatz von 10 kr. per Waggon und Kilometer, 2 fl. Manipulationsgebühr per Waggon und 5 Percent Transportsteuer; die Szamosthal-Eisenbahn einen Einheitssatz von 12 kr., 2 fl. Manipulationsgebühr; die Südbahn hat nach dem am 1. April in Geltung getretenen Localtarif einen sehr ermässigten Satz, u. zwar wird derselbe nach Quadratmeter des benützten Wagenraumes berechnet, so zwar, dass der Tarif bei einem 15 Quadratmeter Raum umfassenden Waggon dem Transportpreise von 12 kr. bis $13\frac{1}{2}$ kr. per Waggon und Kilometer entspricht.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Einführung ermässigter Fahrpreise für combinirte Eisenbahn- und Schiff-Fahrkarten auf der unteren Donaustrecke.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass während der Dauer der Schiffahrt auf der unteren Donaulände von allen Stationen der kgl. Ungarischen Staatsbahnen via Báziás oder Zimony nach Orsova loco oder via Báziás-Orsova oder Zimony-Orsova nach allen Stationen der genannten Bahn oder vice versa combinirte directe Eisenbahn- und Schiffbillets zu ermässigten Preisen ausgegeben wurden, in deren Preis für die Benützung der durch die Schiffstrecke unterbrochenen Eisenbahnlinien die der betreffenden Zugsgattung entsprechenden normalmässigen Fahrgebühren, für die Benützung der Schiff-

strecken Belgrad—Orsova und Báziás—Orsova hingegen herabgesetzte Preise eingerechnet werden, und zwar in der Weise, dass mit dem Gesammtpreise der combinirten Fahrkarten der Minimalbetrag der gewöhnlichen Schiffpreise stets erreicht werde. Die combinirten Fahrkarten sind zwischen Zimony (Semlin) und Belgrad auf der Eisenbahn über Temesvár nicht giltig, es ist daher bei Inanspruchnahme dieser Strecke für dieselbe der normale Fahrpreis ohne Anrechnung der Zusatzgebühr von 60 kr. im Nachzahlungswege zu zahlen. Die Giltigkeitsdauer der combinirten Fahrbillets wird auf 7 Tage ausgedehnt, innerhalb welcher Zeit die Reise in Zimony, Báziás oder Orsova ohne jede Formalität, ferner auf jeder einzelnen in Combination genommenen Eisenbahnlinie je einmal unterbrochen werden kann, in welch letzterem Falle jedoch die Fahrkarte behufs Vidimirung dem betreffenden Stationschef vorzuzeigen ist.

— (Einführung ermässigter Fahrpreise mit combinirten Eisenbahn- und Schiff-Fahrkarten von sämmtlichen Stationen des Betriebsnetzes zum Besuche der Arbeiten im Bereiche des Eisernen Thores.) Die Direction der kgl. Ungar. Staatsbahnen verlautbart, dass zur Erleichterung der Besichtigung der Bauarbeiten im Bereiche des Eisernen Thores die Verfügung getroffen wurde, dass auf allen ihren Bahnstationen über Zimony—Belgrad, bezw. über Báziás nach Orsova und vice versa giltige combinirte Fahrkarten zur Ausgabe gelangen, wobei ausser den tarifmässigen Eisenbahn-Zonenfahrpreisen für die Schiffsstrecken ermässigte Schiffsfahrpreise eingehoben werden. Die combinirten Fahrkarten berechtigen nur zur Benützung der Schiffe der kgl. Ungar. Staatsbahnen, welche, insolange dies der Wasserstand bei den Katarakten erlaubt, wöchentlich sowohl in der Berg- als auch in der Thalfahrt viermal verkehren, und zwar thalwärts jeden Sonntag, Dienstag, Donnerstag und Samstag, bergwärts jeden Sonntag, Montag, Mittwoch und Freitag. Falls ein derartiges Sinken des Wasserstandes eintreten sollte, dass der Verkehr auf den Donaukatarakten gehindert ist, wird dies in den Tagesblättern von Fall zu Fall kundgemacht.

Kgl. Eisenbahn - Direction Berlin. (Bedingungen für die einmonatliche Frachtstundung.) Der Absatz II des § 1 der im März 1889 veröffentlichten Bedingungen für einmonatliche Frachtstundung ist wie folgt abgeändert worden:

„Rollfuhrunternehmern kann die Stundung auch bezüglich der von ihnen im Auftrage dritter Personen aufgegebenen oder abgenommenen Sendungen, bahnamtlich bestellten Rollfuhrunternehmern auch bezüglich der von ihnen im Auftrage der Eisenbahn abgeholten oder zugestellten Güter bewilligt werden."

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen - Ausnahmetarif vom 1. December 1889. (Nachtrag VI.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli kommt der Nachtrag VI zu vorbezeichnetem Tarife zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen der Vorschriften.
2. Ergänzungen des Artikel-Verzeichnisses.
3. Anderweitige directe Frachtsätze für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren.

In Wegfall kommen hiedurch die seither giltigen, im Tarife vom 1. December 1889 und in dessen Nachträgen unter Ausnahmetarif III zu a) und b) verzeichneten Frachtsätze.

Hannover-Bayerischer Gütertarif, Heft Nr. 2, vom 1. Juni 1889. (Berichtigung des Cement-Ausnahmetarifes.) Die mit Ausschreiben Nr. 65 im Tarifanzeiger Nr. 20 vom 9. Mai bekannt gegebenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 26 für Cement von Kiefersfelden und Kufstein nach Altona sind auf 2·02 Mk. für 100 kg zu berichtigen.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona — Breslau. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1893 tritt für den Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Altona einerseits und solchen des Directionsbezirkes Breslau, sowie der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits an Stelle des Staatsbahn-Gütertarifes Altona-Breslau vom 1. December 1889 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen im Allgemeinen nicht unerhebliche Frachtermässigungen, in einigen wenigen Verkehrsbeziehungen jedoch auch Frachterhöhungen herbeigeführt werden. Im letzteren Falle bleiben die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze noch bis zum 31. August in Geltung. In den Ausnahmetarif 21 für Eisen und Stahl des Specialtarifes II des neuen Tarifes sind die Artikel des Specialtarifes I: „Drahtstifte, eiserne Nieten, Schrauben und Muttern für den Schiffs- und Brückenbau, eiserne Unterlagsscheiben und zerlegte Eisenbahnwagen-Obergestelle" mit der Beschränkung wieder aufgenommen, dass diese Artikel im Verkehre von den oberschlesischen Eisenbahnstationen nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen eine Ermässigung nicht erfahren. Druckstücke des neuen Tarifes sind zum Preise von Mk. 1·30 für das Stück der betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahn-Verband. (Einbeziehung der Station Hoek van Holland.) Mit 10. Juni wurde die Station Hoek van Holland der Holländischen Eisenbahn mit den um 10 Pfg. für 100 kg erhöhten Frachtsätzen für Rotterdam (ohne nähere Bahnhofsbezeichnung) in die Tarifhefte 1, 2, 3, 4 und 5 für den obenbezeichneten Verband einbezogen.

— (Reglementarische Bestimmungen.) Im Verkehr mit den auf österreichischem Gebiet gelegenen, im Tarifheft 5 aufgeführten Stationen Bodenbach, Eger, Franzensbad, Moldau, Reichenberg, Tetschen, Voitersreuth, Warnsdorf, Weipert der Sächs. Staatseisenbahnen, sowie Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn finden die reglementarischen Bestimmungen der Abtheilung A des Theils I für den Güter - Verkehr zwischen Oesterreich - Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits Anwendung.

Deutsch - Luxemburgische Güterverkehre. ((Nachtrag I zum Tarif-Theil I.) Zum Allgemeinen Eisenbahn-Gütertarif (Theil I) für die Deutsch - Luxemburgischen Güterverkehre vom 1. Jänner tritt am 15. Juni ein Nachtrag I in Geltung. Derselbe enthält Aenderungen der zusätzlichen Bestimmung I zu § 41 des Reglements, betreffs der Beförderung von Pretiosen, Kunstgegenständen und Antiquitäten. Die neuen Bestimmungen sind den im Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif (Theil I) enthaltenen angepasst.

Bayerisch - Schweizerischer Gütertarif. (Theil II, 3. Heft [Verkehr mit S. C. B. und weiter], vom 1. September 1892.) Am 15. Juni tritt für rohe Marmorblöcke in Wagenladungen von mindestens 10.000 kg ab Saxon, Station der Jura-Simplon-Bahn, nach Kiefersfelden der Frachtsatz von 236 Cts. für 100 kg in Kraft.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz. (Nachtrag V zu Tarif Nr. 12 und Nachtrag III zum Tarife Nr. 13.) Am 1. Juli tritt zu dem Tarif Nr. 12 (Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (linksrh.) und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nach der Ost-Schweiz) vom 1. October 1884 der V. Nachtrag und zu dem Tarif Nr. 13 (Verkehr von Stationen der pfälzischen Eisenbahnen nach der Ost-Schweiz) vom 1. October 1884 der III. Nachtrag in Kraft.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1299	Böhmischen Westbahn	Betheiligten Verwaltungen	Schlacken, als: Hammer-, Lappen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Converterschlacken zum Hochofenbetriebe	B.W.B.: Nürschan, Pilsen B.W.B., Prag B.W.B. trs., Radnitz, Rokycan, Zbirow	Directionsbezirk Breslau: Beuthen O.S.E., Bobrek, Borsigwerk, Gleiwitz, Königshütte O.S., Koschentin, Laurahütte, Ludwigsglück, Morgenroth, Schwientochlowitz, Tarnowitz, Tworog, Zabrze	Frachtzahlung nach dem Ladegewichte der gestellten Wagen, mindestens jedoch für 10000 kg pro Wagen	Bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif für den Ostdeutsch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil III vom 1. September 1887 (Ausnahmetarif Nr. 11)	Verschieden	Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Pfennigen (siehe unten)		Im Kartirungswege		
1300	Böhmischen Westbahn	Uebrigen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kohlen, mineralische	Nürschan B.W.B.	Süddnorddeutsche Verbindungsbahn: Liebenau / Semil / Swarow / Tannwald	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht der verwendeten Wagen; Auf- und Abladen obliegt den Parteien	Vom 1. Juli 1893 bis auf Weiteres, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif für den Transport mineralischer Kohle und Coaks von B.W.B.- nach Oe.N.W.B.- und S.N.D.V.B.-Stationen vom 1. März 1882	Directe Sätze bestanden bisher nicht	*) kr. Liebenau 67·0 / Semil 75·0 / Swarow 74·2 / Tannwald 75·4	Directe Sätze bestanden bisher nicht	Im Kartirungswege		*) In den zugestandenen Frachtsätzen ist der Portozuschlag der S.N.D.V.B. bereits inbegriffen
1301	Kremsthalbahn		Normales Eilgut	Bad-Hall	Wien und vice versa	Directe Kartirung	Giltig bis auf Widerruf, längstens Ende 1893	Tarif für den Eilgut- und Frachtenverkehr, giltig vom 1. Juni 1887	kr. 100·0	kr. 32·5	kr. 67·5	Im Kartirungswege		Minimalgebühr per Sendung 20 kr.
			Ermässigtes und besonders ermässigtes Eilgut						40·0	32·5	7·5			
			Stückgüter der Classe I						48·0	20·0	28·0			
			Stückgüter der Classe II						40·0	20·0	20·0			

Zu Nr. 1299 – Zugestandener Frachtsatz pro 100 kg in Pfennigen:

nach	Nürschan	Pilsen B.W.B.	Prag B.W.B. trs.	Radnitz	Rokycan	Zbirow
Beuthen O.S.E.	122	119	99	123	118	115
Bobrek	122	119	99	123	118	115
Borsigwerk	121	118	98	122	117	114
Gleiwitz	120	117	96	120	115	112
Königshütte O.S.	123	120	100	124	119	116
Koschentin	120	117	102	126	117	117
Laurahütte	124	121	101	125	120	117
Ludwigsglück	122	119	98	122	117	114
Morgenroth	123	120	99	123	118	115
Schwientochlowitz	123	120	99	123	118	115
Tarnowitz	121	118	98	122	117	114
Tworog	119	116	96	120	115	112
Zabrze	122	119	98	122	117	114

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									Heller					
1302	Südbahn-Gesellschaft		Rundholz rangirend in Pos. H—19/1 des Tarifes Theil I	Bozen-Gries	Calliano	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch die Partei zu erfolgen. Sendungen müssen in Calliano zur Verarbeitung gelangen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	52	36	16	Im Kartirungswege		
				Branzoll					48	31	17			
				Auer					43	28	15			
				Neumarkt-Tramin					43	25	18			
				Salurn					38	21	17			
1303	Südbahn-Gesellschaft		Rundhölzer (Blochhölzer, Sägeklötze) rangirend unter Holz der Pos. 19 und 21 des Tarifes Theil I	Weitersfeld und Mureck	Kotor Also-Domboru	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen und Frachtbrief. Das Auf- u. Abladen hat durch die Partei zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Verschieden	48 Heller incl. ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Kundmachung

betreffend die gemeinschaftliche Ausschreibung der Lieferung von **Tuch- und tuchartigen Schafwollstoffen behufs Anfertigung von Uniformen für die Unterbeamten und Diener der Amtsbezirke der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest, Pilsen, Prag, Krakau, Lemberg und der k. k. Verkehrsleitung in Mähr.-Schönberg.**

Die vorbenannten k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen beabsichtigen nach drei aus der folgenden tabellarischen Uebersicht zu entnehmenden Beschaffungsgruppen getrennt, für die Dauer von **drei** Jahren, und zwar vom 1. Jänner 1894 bis 31 December 1896, ihren gemeinsamen Bedarf an nachstehend sammt den beiläufigen Bedarfsziffern specificirten Tuchsorten im Wege der **öffentlichen** Concurrenz einheitlich sicherzustellen.

Es wird zur Einbringung schriftlicher Offerte hiemit die öffentliche Aufforderung erlassen.

Der beiläufige Bedarf während der gesammten dreijährigen Lieferungsperiode ist folgender:

Artikel-Nummer	Gegenstand	I. Beschaffungsgruppe						II. Beschaffungsgruppe				III. Beschaffungsgruppe			Totale
		für den Amtsbezirk der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction					Gesammtbedarf der Betriebs-Directionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest (Gruppe I Wien)	für den Amtsbezirk der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction		für den Amtsbezirk der k. k. Verkehrsleitung	Gesammtbedarf der Betriebs-Directionen Prag, Pilsen, bezw. Verkehrsleitung Mähr.-Schönberg (Gruppe II Prag)	für den Amtsbezirk der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction		Gesammtbedarf der Betriebs-Directionen Lemberg, Krakau (Gruppe III Lemberg)	
		Wien	Linz	Innsbruck	Villach	Triest		Prag	Pilsen	Mähr.-Schönberg		Lemberg	Krakau		
		mit dem Ablieferungsorte Materialmagazin Wien						mit dem Ablieferungsorte Materialmagazin Gmünd				mit dem Ablieferungsorte Materialmagazin Wien oder Lemberg	mit dem Ablieferungsorte Materialmagazin Wien oder Neu-Sandez		
		Meter					Meter	Meter			Meter	Meter		Meter	Meter
1	Dunkelblaues Uniformtuch	2700	1150	1200	1440	600	7090	1600	930	320	2850	2200	1100	3300	13240
2	Kornblumenblaues Ia Uniformtuch . .	8000	3580	6000	5100	1300	23980	6700	3900	920	11520	10300	6200	16500	52000
3	Kornblumenblaues IIa Uniformtuch .	4700	3050	5150	3300	1400	17600	5300	3250	460	9010	8400	4300	12700	39310
4	Orangegelbes Egalisirungstuch . . .	350	160	150	240	60	960	300	190	40	530	400	240	640	2130
5	Lichtblaugrauer Diagonal-(Milton)Stoff	1000	90	80	105	80	1355	130	90	40	260	480	180	660	2275
6	Dunkelblaugrauer Hosen-Tüffel . . .	1250	950	850	480	210	3740	1000	930	280	2210	1400	800	2200	8150
7	Dunkelblauer Paletot-Tüffel	2400	1020	900	720	250	5290	1300	1620	320	3240	1600	800	2400	10930
8	Mohrengrauer Paletot-Tüffel	6200	1870	2200	480	650	11400	3600	3150	500	7250	6400	2800	9200	27850
9	Dunkelgraues Militärtuch	4900	3060	3240	3000	1800	16000	5700	4450	270	10420	8400	3900	12300	38720
10	Schwarzer Schafwoll-Futterstoff . . .	2300	500	450	500	230	3980	700	710	160	1570	900	500	1400	6950
11	Dunkelgrauer Schafwoll-Futterstoff .	2200	540	800	800	360	4700	2000	930	230	3160	2400	1000	3400	11260
12	Dunkelgrauer Schafwoll-Loden . . .	1900	1120	700	480	200	4400	2700	1320	180	4200	2800	1100	3900	12500

Sämmtliche vorangeführten Tuch- und Schafwollstoffe sind 136 cm breit, ohne Leisten, mit Ausnahme des dunkelgrauen Lodens, welcher nur 130 cm breit ist.

Die von vorstehend angegebenen Quantitäten auf das Jahr 1894 entfallenden Theilquantitäten werden dem Ersteher beim Vertragsabschlusse bekannt gegeben werden.

1. An der Offerteinbringung können sich nur solide, leistungsfähige Unternehmer betheiligen. — Zwischenhändler, dann Personen, welche das österreichische Staatsbürgerrecht nicht geniessen, sind von der Bewerbung grundsätzlich ausgeschlossen.

2. Alle jene Unternehmer, welche sich an der Offerteinbringung betheiligen wollen und bisher zu den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen in ähnlichem Lieferungsverhältnisse noch nicht gestanden sind, haben mittelst eines von der bezüglichen Handels- und Gewerbekammer ausgefertigten Zeugnisses ihre Solidität und Leistungsfähigkeit nachzuweisen.

Offerte solcher vorbezeichneter Unternehmer, welche mit dem bezüglichen Soliditäts- und Leistungsfähigkeitszeugnisse der betreffenden Handels- und Gewerbekammer nicht versehen sind, bleiben unberücksichtigt.

3. Rücksichtlich der Lieferung von Tuch- und Schafwollstoffen wird nur auf solche Unternehmer reflectirt, welche Grossindustrielle in der Schafwollbranche sind.

Die Erzeugung dieser Artikel hat unter bahnanstaltlicher Ueberwachung in den von den Unternehmern selbst betriebenen Fabriken zu erfolgen.

4. Es steht den Offerenten frei, sich um alle ausgeschriebenen Tuch- und Schafwollstoffe oder auch nur um einzelne Sorten derselben zu bewerben, sowie es denselben frei steht, auf den Bedarf einzelner oder sämmtlicher k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen ein und derselben Beschaffungsgruppe zu reflectiren.

5. Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen behalten sich das Recht vor, bei Beurtheilung der Offerte nicht allein auf die Preise, sondern auch auf die vorgelegten Muster, sowie auf die Solidität und Leistungsfähigkeit des Offerenten Rücksicht zu nehmen und hienach nach freier Wahl zu entscheiden, sowie sie auch berechtigt sind, beliebige Theilmengen der offerirten Gegenstände dem Offerenten zur Lieferung zu übertragen oder auch sämmtliche Anbote zurückzuweisen und die Lieferung auf beliebigem Wege zu vergeben.

6. Wenn mehrere Personen in Gesellschaft zu liefern beabsichtigen, so haben sie Alle unter Angabe ihres Charakters und Wohnortes das Offert zu fertigen und ausdrücklich zu erklären, dass sie den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen gegenüber rücksichtlich aller aus dem Lieferungsabschlusse für sie entspringenden Vertragsverbindlichkeiten solidarisch haften. Im Offerte ist ferner jene Person zu bezeichnen, welche im Namen Aller als Bevollmächtigte in diesem Lieferungsgeschäfte während der Dauer des Vertrages mit den betreffenden k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen zu verkehren bestimmt ist.

7. Für die richtige Einhaltung des Offertes ist ein Vadium im Betrage von fünf Percenten des Werthes, welcher nach dem für die offerirten Artikel geforderten Preise entfällt, gleichzeitig mit dem Offerte, jedoch abgesondert von demselben, bei der Casse der k. k Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien, bezw. Prag und Lemberg, nach Vorschrift des Artikels 4 der allgemeinen Bedingnisse zu erlegen.

8. Das vom Offerenten eigenhändig zu unterfertigende Offert muss:

a) auf dem mit dieser Ausschreibung hinausgegebenen Formulare des Preisverzeichnisses verfasst,
b) mit einer Stempelmarke von 50 Kreuzern versehen,
c) unter der Voraussetzung des Punktes 2 mit dem Soliditäts- und Leistungsfähigkeits-Zeugnisse der betreffenden Handels- und Gewerbekammer belegt sein,
d) ferner hat jeder Offerent ein eigenhändig unterschriebenes Exemplar der allgemeinen und der speciellen Lieferungsbedingnisse, von welchen jeder Bogen mit einer Stempelmarke von 50 Kreuzern versehen sein muss, dem Offerte anzuschliessen, sowie endlich
e) im Sinne des § 4 der speciellen Lieferungsbedingnisse die bezüglichen Muster, separat versiegelt, gleichzeitig mit dem Offerte vorzulegen.
f) Die Preise sind zu stellen franco aller Spesen, bei Baarzahlung ohne Sconto, einer der den bezeichneten Materialmagazinen vom Fabriksorte nächstgelegenen Einbruchstation der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher die Waaren im Regiewege an die Ablieferungsstelle weiter befördert werden.

9. Offerte, welche durch kein Vadium gesichert sind, ferner solche, welche besondere von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen, sowie Ausnahmen oder Berichtigungen enthalten, dann solche, welche verspätet einlangen oder welchen keine Muster beigegeben sind, endlich telegraphische Anbote, bleiben ebenso unberücksichtigt als jene Offerte, welchen etwa die Erklärung beigefügt wäre, dass der Offertsteller auf die Anbote anderer Offerenten Nachlässe zugesteht.

10. Mit Rücksicht auf die im Sinne des § 15 der speciellen Lieferungsbedingnisse für die Jahre 1895 und 1896 vorzunehmende Preisbestimmung hat jeder Offerent bei den einzelnen Artikeln in den hiefür im Preisverzeichnisse eröffneten Rubriken anzugeben, wie viel von dem angebotenen Einheitspreise auf den Werth des Materials (variabler Factor), ferner wie viel auf die Fabricationskosten (fixer Factor) entfällt, welche Gattung und Qualität Wolle unter Angabe ihrer Provenienz, und welcher Grundpreis für 100 Kilogramm dieser Rohwollen dem Anbotspreise zu Grunde gelegt wurde.

11. Die Formularien für die Preisverzeichnisse, dann die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingnisse, sowie die Muster liegen bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen zur Einsicht auf.

12. Das Offert ist für den Offerenten vom Zeitpunkte der Einreichung für die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen aber erst dann rechtsverbindlich, wenn der Ersteher von der erfolgten Genehmigung seines Offertes Seitens derselben verständigt worden ist.

13. Die nach Vorschrift des Punktes 8 dieser Kundmachung instruirten Offerte sind nebst den Mustern versiegelt für die I. Beschaffungsgruppe beim Einreichungsprotokolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Wien, IX., Althanplatz Nr. 3, für die II. Beschaffungsgruppe bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Prag, II., Verlängerte Hybernergasse Nr. 46 neu und für die III. Beschaffungsgruppe bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction in Lemberg (Bahnhof) bis längstens

23. August 1893, 12 Uhr Mittags,

mit der Aufschrift am Couverte **„Offert zur Lieferung von Uniformgegenständen, Lieferungsgruppe I, Tuch- und tuchartige Schafwollstoffe"** einzureichen.

Das Vadium ist, wie bereits sub Punkt 7 erwähnt, abgesondert von dem Offerte an die Casse der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien. und bezw. Prag und Lemberg zum obigen Termine zu erlegen, worüber der Erleger eine Bestätigung Seitens dieser Cassen erhält.

14. Die Offerenten werden von den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen in Wien, Prag und Lemberg so schleunig als möglich von dem Erfolge ihrer Offerte verständigt, den Nichterstehern das erlegte Vadium gegen Rückstellung der Cassabestätigung ausgefolgt, die Ersteher aber gleichzeitig zum Erlage der Caution aufgefordert werden.

Im Juni 1893.

Die k. k. General-Direction.

SPEDITION.

Hervorragende Spediteure des In- und Auslandes.

J. H. Basch, Prag,

k. und k. Hof-Spediteur. Internationale Transporte.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Haupt - Speditions - Agentur für Böhmen der Dampfschiffahrts - Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Sammelladungen nach Wien, Ungarn, Galizien, Triest, Vorarlberg und Schweiz.
Frachten - Revisions- und Reclamations-Bureau.
Mitglied der Deutschen Möbel-Transport-Gesellschaft.
Gegründet im Jahre 1832.

Th. Bindtner, Wien,

Parkring, I., Zedlitzgasse 4 Mariahilf, VI., Eszterhazygasse 32.
Gegründet 1815. — Speditions- und Commissions-Geschäft.
Sammelladungen nach verschiedenen Richtungen.
Special-Abtheilung für Uebersiedlungen mittelst verschliessbaren, gepolsterten Patent-Möbelwagen.
Emballirungs-Anstalt, geschulte Packer.
Tägliche Gepäck- und Colli-Spedition von und nach allen Bahnhöfen, Eilgut und Frachtgut.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

Brasch & Rothenstein

Spediteure.
Specialität: Internationale und überseeische Verkehre.
Hauptbureau: BERLIN NW., Lüneburgerstr. 22.

BERLIN W. Friedrichstrasse 78.	BERLIN S. Alexandrinenstrasse 105.	BERLIN C. Heiligegeiststrasse 15.
LONDON E. C., New Basinghallstreet.	PARIS, 28, Rue St. Quentin.	LEIPZIG, Packhofstrasse 13.
VLISSINGEN, Holland.	WIEN I., Hegelgasse 7.	GOTHA, Kunstmühlenweg 5.
FRANKFURT a/M., Kaiserstrasse 30 I.	HANNOVER, Theaterplatz 16.	BENTHEIM, Holländische Grenze.
HAMBURG, Holländ. Brook 3. BREMEN, Langenstrasse 96.	TETSCHEN a/d. Elbe.	VOITERSREUTH.

Leopold Berent, vormals Brasch & Rothenstein

GOTHA, Thüring. Eisenb. ILMENAU in Thüringen. SAALFELD a/S. in Thüringen. MÜHLHAUSEN in Thüringen. SCHWARZA in Thüringen.

Brasch & Rothenstein Nchf. Just & Thiele

DITTERSBACH b. Waldenburg in Schlesien.

Adolf Brüll & Söhne, Bielitz.

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Spediteure der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Bielitz und Dzieditz.
Speditions-Bureau und commercielle Correspondenten der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen für die Linien in Galizien und in der Bukowina.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd.
Eilgut-Sammelstelle nach und von Wien, Pest, Prag, Brünn und Reichenberg.

Alfred Deutsch & Co., Reichenberg in Böhmen

Filiale in GABLONZ a/N.
Spedition, Commission und Incasso.
Agentur der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Oesterreichischen Lloyd in Triest.
Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.
Billigste Uebernahme von Speditionen zu festen Sätzen nach und von allen Richtungen des In- und Auslandes. Grosse Lagerräume ermöglichen beste Lagerung von Gütern aller Art. Petroleum-Lagerkeller (Fassungsraum 5000 Barrels).
Internationale Transporte.

Stefan Dewoniski in Wien,

I., Helferstorferstrasse 4.
Sammelladungen nach Nord- und Südrussland.
Sammelladungen nach Galizien und der Bukowina.
Internationale Speditionen.

Erben & Gerstenberger, vorm. Brüder Wimmer, Prag.

Speditions-Bureau für internationale Transporte.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn.
Transportübernahmen zu festen Sätzen nach allen Richtungen.
Sammelladungen von und nach Linz, Wien, Triest, Budapest, Leipzig, Berlin, Hamburg, Bremen, Hagen i. W., Frankfurt a. M., Aachen, Cöln, Rotterdam, Amsterdam, Paris, London, Venedig.
Ab- und Zufuhren. — Grosse Lagerräume. — Möbelwagen.

Goldlust & Comp.

Spedition, Commission, Sammelladungs-Dienst und Lagerhaus-Unternehmung
BRODY, KRAKAU, PODWOLOCZYSKA.
Filialen: Nadbrzezie, Sokal, Radziwillow, Woloczyska, Szczakowa, Granica, Oesterr.- und Russ.-Nowosielitza, Czernowitz.
WIEN, I., Opernring 6.
Commercielle Agentur und Speditions-Bureau der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, der Bukowinaer Localbahnen.
Commercielle Agentur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Agentur der Ostpreussischen Südbahn.
Generalvertretung für Galizien und die Bukowina der Oesterr. Eisenbahn-Verkehrs-Anstalt.

Ant. Ferus in Budweis

Speditions-, Commissions- und Incasso-Geschäft.
Speditions-Bureau für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.
Uebersiedlungen per Bahn und Strasse mit Ersparniss der Emballage mittelst inwendig tapezirten **Patent-Möbelwagen**. Tüchtige Packleute. — Mitglied der Deutschen Möbeltransport-Gesellschaft.

General-Agentur der Ungarischen Handels-Actien-Gesellschaft

S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2.

Budapest, Fiume, Triest, Constantinopel, Dédeagh, Bucarest, Salonique, Belgrad, Sofia, Philippopel, Schabatz, Semendria, Obrenowatz, Brčka, B.-Rača, Pancsova, Nagy-Becskerek, Vukovár, Semlin, Serajevo, B.-Brod, Mostar, Metkovich.
Speditions-Agentur der kgl. Ungar. Staatseisenbahnen in Belgrad, Sofia, Constantinopel, Philippopel, Schabatz, Semendria, Pancsova, Fiume.
General-Agentur und Speditions-Bureau der kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft „Adria“ in Fiume.
General-Agentur für Ungarn der „Anchor Line“ (Henderson Brothers).
Eisenbahn-Transport-Bureau für den Orientverkehr.

N. Katzner

PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY.
Spedition und Commission.
Vertreten in Charkow durch Leo Silberstein.
Feste Uebernahmssätze im Verkehre von und nach Süd-Russland.

Adolf Lederer & Comp.

BUDAPEST.
Spedition und Commission.

A. Oppenheim

Bank, Spedition und Commission.
SOSNOWICE, KATTOWITZ O/S., Granica, SZCZAKOWA, DABROWA (Iw.-Dabr. E.), PODWOLOCZYSKA, WOLOCZYSK, BRODY, RADZIWILOW.
Feste Uebernahmen nach allen Richtungen. — Getreide-Export.
Grosse Getreidespeicher und Lagerräume an den Bahnhöfen.

Carl Pollak & Comp. in Budapest.

Speditions-Agentur der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft
Fracht-Uebernahmen nach allen Richtungen.

Josef Popper, Wien

II., Schöllerhof.
Spedition und Commission. Transport-Uebernahme zu fixen Frachtsätzen nach allen Richtungen. Sammelladungen.

Rössner & Schöppe

Speditions- und Schiffahrtsgeschäft **Aussig** und **Bodenbach**.
Elbeumschlag in Aussig, Schönpriesen, Bodenbach und Tetschen-Laube.
Eigene Schiffahrt. — Eigene Lagerhäuser mit Schienenverbindung.
Verzollungen bei den k. k. Zollämtern.

Commissions-, Speditions-, Stein- und Braunkohlen-Geschäft,
Uebernahme von Möbel-Transporten in Patent-Möbelwagen.

Jos. Wilh. Scholz in Pilsen.

(Gegründet 1831) Firma-Inhaber: JOS. KUTTAN.
Commercieller Correspondent der k. k. Oesterr. Staatsbahnen.
Speditions-Bureau der k. k. priv. Böhmischen Westbahn.
Speditions-Agentie für die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

J. Schuberth & Co., Wien

(etablirt 1817)
Spedition, Commission und Incasso IV., Kettenbrückengasse Nr. 16.
Uebernahme von Transporten nach allen Richtungen zu fixen Sätzen, Sammelladungen; Verzollungen, Transit-Expeditionen, Einlagerungen zu billigen Preisen.
Specialdienst nach Budapest.
Uebersiedlungen mittelst Patent-Möbelwagen.

B. Schwager, vormals Exelbirth & Schwager,

Spedition und Commission,
Commercielle Agentur der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn.
Podwoloczyska, Woloczysk, Radziwillow, Brody, Krakau, Oesterr.-Nowosielitza.
Correcte Zollabfertigung unter billigsten Bedingungen.
Sammelladungsverkehr nach Süd-Russland.

Gebrüder Weiss

etablirt 1823.
Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Lindau, Feldkirch u. Triest.
Spedition und Incasso
Fratelli Weiss, Venedig und Genua.
Inhaber der Firma Schubert & Vöth, Wien.
Transporte bei festen Preisen. Regelmässiger Sammelverkehr nach allen Richtungen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

Verordnungs-Blatt

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 69. **Wien, 17. Juni 1893.** **VI. Jahrgang.**

Locomotivprüfungen im Jahre 1892.

Im Jahre 1892 wurden im Ganzen 141 Locomotiven — gegen 190 im Jahre 1891 — der gesetzlich vorgeschriebenen technisch-polizeilichen Prüfung unterzogen. Die weitaus grösste Anzahl von Locomotiven, nämlich 75 Stück, wurde für die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen erprobt. An diese reihen sich die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und die Südnorddeutsche Verbindungsbahn mit je 11 Locomotiven, die k. k. priv. Südbahn mit 6, die k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 5, die Localbahn Eisenerz-Vordernberg mit 4, die Mährisch-schlesische Centralbahn mit 3, die Localbahnen Innsbruck-Hall, Pöltschach-Gonobitz, Wieselsdorf-Stainz, ferner die Oesterr. Nordwestbahn, die Waldindustriebahn in Demnya wyzna, die Zuckerfabrik in Nestomitz, die Waldbahn von Alexander v. Popper in Putna und die Wien-Aspang-Bahn mit je 2, die Buschtěhrader Bahn, Kremsthalbahn, die Localbahnen Mori-Arco-Riva, Grosspriesen-Wernstadt-Auscha, die Neutitscheiner Localbahn, die Schleppbahn der Maschinenfabrik in Adamsthal, die Steinbruchbahn in Tlumatschau, die Schleppbahn Bleckmann in Mürzzuschlag, die Waldbahn in Russ.-Moldawitza und die Zuckerfabrik in Keltschan mit je 1 Locomotive.

Von diesen 141 Locomotiven waren 100 Locomotiven mit Schlepptendern und 41 Stück Tenderlocomotiven, und zwar 125 normal und 16 schmalspurig erbaut. Von den normalspurig construirten Locomotiven sind 4 Stück nach dem System Abt für combinirte Adhäsions- und Zahnradbahnen erbaut. Von den schmalspurigen Locomotiven waren bestimmt: 2 Stück für die Localbahn Innsbruck-Hall, 2 Stück für die Zuckerfabrik in Nestomitz, 2 Stück für die Waldindustriebahn in Demnya wyzna, 2 Stück für die Waldbahn in Putna, je 2 Stück für die Localbahnen Pöltschach-Gonobitz und Wieselsdorf-Stainz, je 1 Stück für die Waldbahn in Russ.-Moldawitza, die Localbahn Mori-Arco-Riva, die Steinbruchbahn in Tlumatschau und für die Schleppbahn Bleckmann in Mürzzuschlag.

Mit Ausnahme von 7 Locomotiven wurden sämmtliche Locomotiven in inländischen Fabriken erbaut, und zwar sind 45 Stück in der Fabrik der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, 35 Stück in der Locomotivfabrik in Floridsdorf, 37 Stück in der Wr.-Neustädter Locomotivfabrik und 17 Stück bei Krauss & Comp. in Linz ausgeführt worden. Von den 7 aus dem Auslande bezogenen Locomotiven wurden geliefert von Krauss in München 4 Stück, von Hagens in Erfurt 1 Stück, von der Maschinenfabrik in Heilbronn 1 Stück und von der Maschinenfabrik zu Winterthur ebenfalls 1 Stück.

Sämmtliche erprobte Locomotiven gehen durch das abgeschrägte Profil des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und mit geringen Ausnahmen auch durch das Stufenprofil. Von den Locomotiven waren die meisten mit innerhalb der Räder liegenden Cylindern, mit für variable Expansion eingerichteten Steuerungen, Systeme Stephenson, Allan und Heusinger von Waldegg, sowie mit Vacuumbremsen eingerichtet, und werden dieselben bis auf eine Locomotive, welche mit einem Injector und einer Speisepumpe ausgerüstet ist, durchwegs mit je zwei Injectoren gespeist.

Bei den commissionellen Probefahrten haben die Schnellzugs-Locomotiven der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn die grösste Geschwindigkeit, und zwar von 112 km, bezw. 102 km, per Stunde erzielt.

Ausser den angeführten 141 Stück Locomotiven wurden im Jahre 1892 noch 35 Locomotiven der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einer neuerlichen Prüfung unterzogen, um einerseits in Verlust gerathene Protokolle zu erneuern, andererseits bei mehreren Locomotiven eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit gegenüber der seinerzeit erreichten eintreten zu lassen. Desgleichen wurden 4 Locomotiven der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft anlässlich der Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf dieser Bahn einer neuerlichen Probefahrt unterzogen.

Britische Eisenbahn-Actiengesellschaft.

Im Jahre 1882 wurde in London eine Gesellschaft gegründet, deren Actiencapital dazu verwendet wurde, um Stammactien der vier grössten britischen Eisenbahnen zu erwerben. Es sind dies die London- und North Western-Bahn, die Midlandbahn, die North Eastern Bahn und die Glasgow- und South Western-Bahn.

Der gegenwärtige Besitzstand dieser Eisenbahn-Actiengesellschaft (Railway Investment Company) beträgt von den beiden erstgenannten Bahnen je 375.000 Pf. St. in Stammactien, von der Midlandbahn 400.000 Pf. St., endlich von der Glasgow- und South Western-Bahn 186.000 Pf. St. in Stammactien.

Demgegenüber wurden von der genannten Gesellschaft gleichfalls Actien, und zwar theils Prioritätsactien, theils Stammactien ausgegeben.

Das aus dem Besitze der vorstehend bezeichneten Eisenbahnactien resultirende Einkommen wird in erster Reihe zur Zahlung einer 4percentigen Dividende an die Besitzer der Prioritätsactien verwendet, während der Rest auf die Stammactien der Gesellschaft vertheilt wird.

Hiedurch wird die Sicherstellung einer gleichmässigeren Dividende angestrebt, welche sich aus dem Zusammenflusse von ungleichwerthigen, bezw. nicht gleiche Dividenden abwerfenden Actien der verschiedenen Bahngesellschaften ergibt.

Die Prioritätsactien der Gesellschaft besitzen sohin so ziemlich den gleichen Charakter, wie die Prioritätsactien jeder der genannten Bahngesellschaften, und ist auch seit dem Bestande der Gesellschaft noch stets der volle Dividendenbetrag von 4 pCt. an die Prioritätenbesitzer zur Auszahlung gelangt.

Die an die Stammactien der Investment Company zu zahlende Dividende hängt naturgemäss weit mehr von dem jeweiligen Erträgnisse der Eisenbahnactien ab, welche den Besitz der Gesellschaft bilden.

Im Jahre 1882 betrug die Dividende, welche von den Eingangs genannten vier Bahngesellschaften an die Besitzer ihrer Stammactien vertheilt wurde $7^1/_2$, $8^1/_8$, $5^7/_8$ und $5^1/_2$ pCt. (nach der Reihenfolge ihrer Aufzählung), während die Stammactien der Gesellschaft eine $6^3/_4$percentige Dividende erhielten.

Im Jahre 1892 machte sich der Werth dieser Zusammenlegung von Eisenbahn-Stammactien besonders fühlbar, indem die North Eastern-Bahn in diesem Jahre durch einen Strike eine wesentliche Beeinträchtigung ihrer Dividende erfuhr. Während die Stammactien der North Eastern-Bahn im Jahre 1890 noch eine $7^1/_4$percentige Dividende erhielten, sank dieselbe im Jahre 1892 auf $4^7/_8$ pCt., wogegen die Stammactien der Gesellschaft $5^1/_2$ pCt. Dividende erlangten.

Von der Glasgow- und South Western-Bahn, als jener Bahn, deren Stammactien-Dividenden am meisten unter der Durchschnitts-Dividende der Investment Company blieben, besitzt diese letztere nur den verhältnissmässig kleinen Betrag von 186.000 Pf. St. in Stammactien.

Die an die Stammactien der Glasgow- und South Western-Bahn durch die Bahngesellschaft bezahlte Dividende betrug im Jahre 1882 $5^1/_2$ pCt. und im Jahre 1892 $4^1/_8$ pCt.

Die Dividende der Midlandbahn an ihre Stammactienbesitzer betrug im Jahre 1882 $5^7/_8$ pCt. und im Jahre 1892 6 pCt. Diese Dividende war von 1882 an bis 1891 stets etwas geringer als die Dividende der Stammactien der Investment Company.

Die von letzterer Gesellschaft ausbezahlte höhere Dividende resultirte daher aus dem Besitze der Stammactien der North Western-Bahn und der North Eastern-Bahn. Während, wie schon erwähnt, im Jahre 1892 auch die North Eastern-Bahn in Folge von Verkehrs-Einbussen durch den Strike mit ihrer Stammactien-Dividende unter jene der Investment Company sank, hat sich innerhalb des ganzen Decenniums blos die Dividende der Stammactien der North Western-Bahn stets oberhalb des Niveaus der Dividenden der Investment Company gehalten.

Die Stammactien der North Western-Bahn erlangten auch im Jahre 1892 eine $6^1/_2$percentige Dividende, dagegen die Stammactien der Investment Company nur eine $5^1/_2$percentige Dividende.

Hieraus erhellt, dass die bei Gründung dieser Gesellschaft ins Auge gefasste Absicht, ein weniger Schwankungen ausgesetztes Einkommen der Besitzer von Eisenbahn-Stammactien zu erzielen, auch thatsächlich, und zwar mit Nutzen für die meisten Effectenbesitze, realisirt werden konnte. [„Railway News.“]

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Drahtseilbahn zwischen dem Amon- und dem Amon-Hilfsbau-Schachte. (Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Brüx hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der Central-Direction der Brüxer Kohlenbergbau-Gesellschaft für die Anlage einer Drahtseilbahn zwischen dem Amon- und dem Amon-Hilfsbau-Schachte für den 17. Juni anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die Bezirkshauptmannschaft in Brüx. [G.-I.-Z. 11.152.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Industriegeleise zwischen der Station Brüx und dem dortigen Lagerhause der landwirthschaftlichen Spar- und Vorschusscasse: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Brüx hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der landwirthschaftlichen Spar- und Vorschusscassa in Brüx für ein zwischen der Station Brüx der Prag-Duxer Bahn und dem dortigen Lagerhause herzustellendes Industriegeleise für den 19. Juni anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 11.278.]

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Brünn—Bodenbach: Sicherungsanlage in der Station Nestomitzer Zuckerraffinerie.) Das Project für eine Sicherungsanlage in der bezeichneten Station wurde zur Ausführung bewilligt. [24. Mai, Z. 20.524.]

— (Brückenwaage-Aufstellung.) Im Hofe der Nestomitzer Zuckerraffinerie wird im Geleise VII der Fabriks-Schleppbahn eine Brückenwaage aufgestellt. [14. Mai, Z. 22.478.]

— (Wächterhaus-Vergrösserung in Dašic.) In der Station Dašic wird behufs räumlicher Vergrösserung der Beamtenwohnung im doppelten Weichenwächterhause eine Adaptirung vorgenommen und die Wohnung des Weichenwächters von dem Strassenniveau in das Niveau der Bahn verlegt. [24. Mai, Z. 27.132.]

— (Linie Schwarzbach—Littau: Neue Sturzgeleise im Hofe der Zuckerfabrik in Littau.) Die Seitens der Firma „Rolnický akciový cukrovar v Litovli“ beabsichtigte Herstellung dreier neuer Sturzgeleise im Hofe ihrer Zuckerfabrik in Littau, im Anschlusse an die bereits bestehende Schleppbahn ihres Etablissements wurde zur Ausführung genehmigt. [24. Mai, Z. 22.025.]

Böhmische Commercialbahnen. (Linie Rokycan—Nezvetic: Abtragung des Schleppgeleises zum „Gustav-Schachte“ bei Miröschau.) In Folge Auflassung des der Steinkohlen-Gewerkschaft „Miröschau“ gehörigen Gustav-Schachtes nächst der Station Miröschau wird das 535 m lange Schleppgeleise, welches von der Localbahn Rokycan-

Nezvetic in km 9·6/7 abzweigt und zu dem der obgenannten Gewerkschaft gehörigen Schachte führt, abgetragen.
[18. Mai, Z. 19.738.]

— (Linie Kopidlno — Bakov: Canal in Libáň-Psinic.) Auf dem Industriegeleise zur Zuckerfabrik des David Bloch in Libáň wird der bestehende Canal aufgelassen und ein neuer, anschliessend an die Station Libáň-Psinic, errichtet.
[24. Mai, Z 23.381.]

Brünner Localeisenbahn. (Reconstruction des Oberbanes.) Der Normalplan für die Reconstruction des Oberbaues in Bögen wurde genehmigt. [19. Mai, Z. 12.588.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Gaisbergbahn. (Locomotivprüfungen.) Am 13. Mai wurde im Sinne des § 21 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 die technisch-polizeiliche Prüfung der zwei seinerzeit von der Locomotivfabrik Esslingen in Esslingen neu erbauten und seither durch die Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf bei Wien reconstruirten für die Zahnradbahn Parsch-Gaisbergspitze bestimmten Berglocomotiven Nr. 1 und 2, welche mit den Fabriksnummern 2205 und 2206 bezeichnet sind, mit anstandslosem Ergebnisse vorgenommen. Die Dampfkessel dieser beiden Berglocomotiven haben die gesetzliche Probe am 28. Jänner 1893 neuerdings gut bestanden. Beide Locomotiven sind gleichartig gebaut und erhielten bei der Reconstruction folgende neue Constructionsbestandtheile: 1. einen solid versteiften Rahmen, 2. eine Hauptzahnradachse von 200 mm Stärke (in der Nabe gemessen) gegen früher 166 mm, nebst einem Hauptzahnrad und zwei Transmissionskränzen, 3. eine Treibachse von 172 mm Stärke (zwischen dem Kolben gemessen) gegen früher 150 mm, nebst zwei Stahlkolben. Der Radstand der Laufräder wurde von früher 2700 mm auf 2400 mm herabgemindert. Die Kessel dieser Locomotiven ruhen mittelst aussenliegenden Rahmen auf einer vor und einer unter der Feuerbüchse angebrachten Tragachse mit je zwei aufgekeilten Laufrädern. Die Kraft geht von den Cylindern mittelst der Treibstange nach der Treibachse, von welcher aus erstere wieder durch zwei auf der letzteren sitzenden Zahnradstahlkolben eingreifend in zwei zu beiden Seiten des Hauptzahnrades angebrachten Stahltransmissionskränzen auf das Hauptzahnrad übertragen wird. Zur Dampfvertheilung ist die Trick-Allan'sche Steuerung mit variabler Expansion, innenliegend, angewendet. Das nöthige Speisewasser ist zu beiden Seiten des Langkessels in Kästen und die Kohlen in einem solchen links am Führerstande situirt. Das Locomotivgewicht wird mittelst vier Federn auf die beiden Laufachsen übertragen, die übrigen Achsen sind unbelastet. Die vordere Achse trägt ein loses Zahnrad, an welches zu beiden Seiten Bremsscheiben befestigt sind, die zugehörigen vier Bremsbacken werden durch die Schraube und Hebelübersetzung vom Führerstande aus bewegt. Diese Bremse dient nur als Nothbremse. Eine zweite ebenfalls vom Führerstande aus zu bewegende Bremse wirkt mittelst Bremsband und Holzbacken auf die Bremsscheiben, welche zu beiden Seiten der rückwärtigen Transmissionsachse aufgekeilt sind. Als dritte und Hauptbremse dient eine Luftbremse, mit welcher bei der Thalfahrt zugleich die Geschwindigkeit regulirt wird. Ausserdem besitzen die Locomotiven je ein Blasrohr, Sieb im Rauchkasten, zwei Injectoren, zu beiden Seiten des cylindrischen Dampfkessels je ein Wasserstandsglas, ein Manometer, einen Dampfschmierhahn und zwei Ramsbotton'sche Sicherheitsventile. An beiden Stirnseiten ist je ein elastischer Puffer angebracht. Die Spurweite der Maschinen ist die normale. Bei der mit diesen Locomotiven vorgenommenen Probefahrt wurde bei der Bergfahrt eine maximale Geschwindigkeit von 10, bezw. 12 km per Stunde und eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 9, bezw. 10 km per Stunde erreicht. Mit Rücksicht auf dieses günstige Ergebniss wurden die beiden Maschinen dem öffentlichen Verkehre auf der Gaisbergbahn übergeben. [Z. 28.308.]

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

13. Juni. In der Strecke Hadikfalva—Suczawa wurde der Gesammtverkehr wieder aufgenommen.
Desgleichen wurde am

14. Juni auf den Kolomeaer Localbahnen, und zwar in den Theilstrecken Kolomea—Peczeniżyn und Nadworna-Vorstadt—Szeparowce-Kniaźdwór der Gesammtverkehr wieder eröffnet.

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Körös-Belovár. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 54 vom 5. Mai und dessen darauffolgende Nummern (bis Nr. 59 vom 17. Mai) verlautbart die zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 3. April erflossene Concessions-Urkunde für die normalspurige Localbahn Körös-Belovár (Erlass des kgl. ungar Handelsministeriums, Z. 26.195, vom 12. April). Das effective Baucapital dieser von der Station Körös (Kriševac [Kreuz]) der Linie Budapest—Dombovár — Zákány — Zágráb — Fiume (zwischen Zákány und Zágráb) ausgehenden, 33·2 km langen, das Körös-Belovárer Comitat in westlich-südöstlicher Richtung durchquerenden Localbahn (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 56) ist mit 1,150.000 fl. bemessen und ist die Bahn im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888, als normalspurige Localbahn zu erbauen. Die Concessionäre der Eisenbahn Körös-Belovár sind der k. u. k. Kämmerer Julius Jellachich de Buzim und der Reichstags- und croatische Landtags-Abgeordnete Dr. Nicolaus Czernkovich, Advocat in Zágráb. Der Bau der Linie wurde der Bauunternehmung A. Casse & H. Liekens in Brüssel übertragen. Als Stationen sind nebst der gemeinsamen Station Körös, welche auf 450 m zu erweitern ist, noch Sv.-Ivan-Zabno mit 400 m und Belovár mit 450 m als Stationen für den gesammten Verkehr, ferner Ravisce als Haltestelle mit 150 m Länge bestimmt.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Ernennung.) Se. Majestät haben zufolge Allerhöchstem Rescripte, ddo. Wien, 27. April, über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers den mit Titel und Charakter eines Sectionsrathes bekleideten Ministerial-Secretär Paul Szumrák zum wirklichen Sectionsrathe im kgl. ungar. Handelsministerium zu ernennen geruht („Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 55 vom 5. Mai 1893).

— (Ernennungen.) Se. Majestät haben zufolge Allerhöchstem Rescripte, ddo. Lainz, 21. Mai, über Vortrag des kgl. ungar. Handelsministers den Abgeordneten des ungarischen Reichstages Dr. Eugen Gáal zum wirklichen Ministerialrathe und den Ministerial-Secretär des Handelsministeriums Dr. Andor Sárkány zum wirklichen Sectionsrathe, beide im Stande des kgl. ungar. Handelsministeriums, zu ernennen geruht („Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 64 vom 28. Mai 1893).

— (Neueintheilung der Sectionen.) Wie aus Budapest berichtet wird, hat der kgl. ungar. Handelsminister gleichzeitig mit der Neueintheilung der Sectionen des Ministeriums auch mehrere Personalveränderungen im Kreise der leitenden Persönlichkeiten des Beamtenkörpers des Ministeriums getroffen. Der bisherige Leiter der Section für Eisenbahnbauten Ministerialrath Johann Gyöngyössy wurde mit der Leitung der II. Section betraut, welche nunmehr auch die Marinesection umfasst, die unter der Leitung des Secretärs Wilhelm Emmerling steht, während die andere Abtheilung dieser Section vom technischen Rath Béla Gonda geleitet wird. An die Stelle Gyöngyössy's wurde der bisherige Leiter der Strassenbau-Section Sectionsrath Bartholomäus Bornemissa mit der Leitung der Section für Eisenbahnconcessionen betraut und dem neuernannten Ministerialrath Dr. Eugen Gáal die Leitung der Handels- und Gewerbesection übertragen.

Eisenbahn-Projecte. (Verlängerung der Dauer bereits früher ertheilter Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelminister hat die im Sinne der bestehenden Normen den Nachbenannten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien auf weiterhin verlängert, und zwar:

1. Mit Erlass vom 26. Mai 1893, Z. 36.472, die seinerzeit mit Erlass vom 15. Juni 1892, Z. 33.861 (24.958) ertheilte Vorconcession dem Einwohner von Monospétri Béla Klobusiczky für eine von der Endstation Szilágy-Somlyó der Linie Sarmaság — Szilágy-Somlyó der Szilágyságer Localbahnen ausgehende und in deren Fortsetzung diese über Zovány, Ipp, Márkaszék, Porcz, Széplak, Bályok, Száldobágy, Déda, Bartfalva, Szétalló, Szunyogd, Kohány, Felsö-Abrány und die Gemarkung der Gemeinde Terebcs-Bisztra in der Station Margita mit der Mátraer Localbahn, d. i. der gleichfalls im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Kis-Terenne—Kis-Uj-Szállás verbindende normalspurige Localbahn (vergl. Vorconcession Vrdgs.-Bl. Nr. 81 ex 1892), auf die Dauer eines weiteren Jahres.
2. Mit Erlass vom 25. Mai 1893, Z. 37.378/III, die seinerzeit mit Erlass vom 1. Juni 1892, Z. 28.498, ertheilte Vorconcession für eine von der Station Temesvár der Hauptlinie (Wien—)Marchegg—Budapest—Verciorova der kgl. Ungar.

Staatsbahnen abzweigende und diese über Kovácsi, Csernegyház, Gyarmata, Bruckenau, Fibis, Máslak, Német-Remetö (Königshof), Charlottenburg, Altringen, Allios, Hidegkut, Keszincs und die Gemarkung der Gemeinden Ujfalu und Lippa in der Station Radna-Lippa mit der Linie Budapest—Arad—Tövis der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines weiteren Jahres.

Budapester Stadtbahnen mit elektrischem Betriebe. (Ministerielle Genehmigung des Baues der Linie durch die Grosse Feldgasse.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat in einem an die Budapester Municipalverwaltung gerichtetem Erlasse diese verständigt, dass der von der Budapester Stadtbahn-Gesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (früher Siemens & Halske) projectirte Bau der Fortsetzung der Königsgassen-Betriebslinie durch die Grosse Feldgasse bis zur Andrássystrasse (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 19 und 32) in der den Bestimmungen des Begehungsprotokolles entsprechenden Weise gutgeheissen wurde.

Kgl. Ungar. Staatsbahnen. (Eröffnung der umgebauten Station Györ [Raab].) Die wesentlich vergrösserte und grösstentheils neu erbaute Station Györ der Linie Budapest—Bruck a/L. der kgl. Ungar. Staatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 135 ex 1890 und 110 ex 1892) wurde am 3. Juni eröffnet. Das Stationsgebäude, längs welchem sich ein 170 m langer Perron befindet, ist in vornehmem Style gehalten und mit geräumigen Hallen und Localitäten sowohl zur Benützung des reisenden Publicums, als auch zur Unterbringung der Bureaus etc. ausgestattet. Der Bau wurde innerhalb zweier Jahre ohne Störung des Betriebes von der Budapester Firma Nicolaus Gregersen ausgeführt.

Ausland.

Deutsches Reich. (Sitzungen der Deutschen Eisenbahntarif-Commission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten.) Die Deutsche Eisenbahntarif-Commission und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten werden vom 17. bis 19. Juni in Heidelberg die üblichen Frühjahrssitzungen abhalten. Die Tagesordnung umfasst folgende Berathungsgegenstände: 1. Zusatzbestimmungen II und III zu § 64 der Verkehrsordnung, 2. Zusatzbestimmung zu § 81 der Verkehrsordnung, 3. Beförderung von Schnellzugsgut, 4. Ergänzung des § 17, Absatz 5 der Allgemeinen Tarifvorschriften, 5. Fahrräder, zerlegte, 6. Feuerspritzen, 7. geschlachtetes Geflügel und Wildpret, 8. Thon, unverpackt, 9. Kälteschutz-Vorrichtungen zu Biersendungen, 10. Flaschencapseln, 11. Zaronille, 12. Tapeten, 13. Silesiaweiss, 14. Maiskuchen, 15. Kinderspielwaaren aus Holz, 16. Holzschuhe und Holzpantoffeln, 17. Demijohns und Korbflaschen, 18. Fleischmehl zum Düngen, 19. Flaschenhalter, 20. Alaunstein, Alaunerde, 21. Klärmittel für Schmutzwasser, 22. Holzzellstoffabfälle, 23. Abfälle der Anilinfabrication, 24. Wasserglas, 25. Schmirgelsteine, rohe, 26. Thierhaare, 27. Gebühr für Uebergabebescheinigungen, 28. Futter, bezw. Treiberschweine. Am 16. Juni wird der Ausschuss der Verkehrsinteressenten (gleichfalls in Heidelberg) zu einer Vorberathung der Tagesordnung zusammentreten.

— (Frachtbrief-Formulare.) Die vom Reichs-Eisenbahnamt im October 1892 erlassenen Bestimmungen, wodurch für die Deutschen Eisenbahn-Frachtbriefe ein stärkeres, haltbares Schreibpapier vorgeschrieben wurde, haben nach der „Z. d. V. D. E.-V." zur Folge gehabt, dass bei der Versendung von Frachtbrief-Duplicaten mit der Post wegen der grösseren Schwere des Frachtbrief-Papiers nicht mehr so umfängliche briefliche Mittheilungen beigefügt werden konnten wie früher, wenn nicht das Gewicht des einfachen Briefes überschritten werden sollte. Um dem abzuhelfen, hat das Reichs-Eisenbahnamt für Frachtbrief-Duplicate, bei denen es auf Wiederstandsfähigkeit des Papiers weniger ankommt, als bei den durch zahlreiche, oft rauhe Hände gehenden Original-Frachtbriefen, jene Bestimmungen bis auf Weiteres ausser Anwendung gesetzt und die Beschaffenheit des Schreibpapiers, sofern sie durch den Aufdruck „Frachtbriefduplicat" zu Original-Frachtbriefen unbenützbar gemacht sind, freigegeben.

— (Geheizte und gekühlte Güterwagen.) Die von der Staatseisenbahn-Verwaltung im Directionsbezirk Erfurt angestellten Versuche mit der Einstellung im Winter geheizter und im Sommer eisgekühlter Wagen zum Transport leicht verderblicher Waaren haben nach der „Z. d. V. D. E.-V." ein Bedürfniss für diese Transportmittel nicht ergeben. Es wurden mit diesen Wagen in der ganzen Versuchsperiode an Gütern nur 144.110 kg befördert, meistens Wein und Schaumwein, und nur in vereinzelten Fällen Bier, Brunnen, Spirituosen, Essig, frisches Fleisch und Gemüse. Die von Wiesbaden, Rüdesheim und Mainz nach Berlin wöchentlich einmal abgelassenen besonderen Heizwagen, die an einzelnen Tagen sogar leer verkehrten, hatten ebenfalls kein ein Bedürfniss beweisendes Ergebniss.

Bayern. (Betriebsergebnisse der Staats-Localbahnen im Jahre 1892.) Im Berichtsjahre wurden die Localbahnen Hassfurt-Hofheim, Cham-Kötzing, Günzburg-Krumbach, Forchheim-Höchstadt a/A. und die Reststrecke Röhrnbach—Freyung der Linie Passau—Freyung dem Betriebe übergeben. Die Länge der im bayerischen Staatseigenthume befindlichen Localbahnen hat mit den genannten Bahnstrecken einen Zuwachs von 107·51 km erhalten und beträgt am Jahresschluss 558·68 km (einschl. der von der herzogl. Sachsen-Meiningenschen Regierung pachtweise zum Betriebe übergebenen Localbahn Ludwigstadt-Lehesten 566·28 km. Die Anzahl der auf allen 26 Localbahnen beförderten Züge betrug 61.072. Mit sämmtlichen Zügen wurden 1,130.448 Nutzkilometer geleistet. Die Anzahl der gefahrenen Locomotivkilometer betrug 1,151.639, der Wagenachskilometer 12,745.309. Die Transportkosten beziffern sich auf 300.360 Mk. oder für das Nutzkilometer 26·6 Pfg. Der Materialverbrauch der Locomotiven an Kohlen betrug 10.424 t oder für das Nutzkilometer 9·22 kg; an Oel 35 t oder für das Nutzkilometer 30·75 gr. Im Ganzen wurden 1,780.686 Personen befördert, die zusammen 24,158.644 Personenkilometer zurücklegten. Die mittlere Fahrlänge einer Person betrug 13·57 km. Die Güterfrequenz weist 543.010 t mit 8,593.335 tkm aus. Im Mittel durchfuhr 1 t 15·83 km. An Einnahmen ergaben sich: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 781.076 Mk. oder für das Personenkilometer 3·23 Pfg; aus dem Güter- und Viehverkehr 989.800 Mk. oder für das Tonnenkilometer 11·5 Pfg. Gesammteinnahmen 1,833.788 Mk. oder für das Nutzkilometer 1 Mk. 62·2 Pfg. Die Personalausgaben erforderten 494.292 Mk. oder für das Nutzkilometer 43·7 Pfg.; die sächlichen Ausgaben 26.637 Mk. oder für das Nutzkilometer 2·4 Pfg.; die Bahnunterhaltnng 130.156 Mk. oder für das Nutzkilometer 11·5 Pfg. Die Gesammtausgaben beziffern sich unter Einrechnung der Rücklagen für Erneuerung des Oberbaues und der Fahrbetriebsmittel auf 1,144.062 Mk. oder für das Nutzkilometer 1 Mk. 1·2 Pfg.; in Procenten der Einnahmen 62·4%; ohne Einrechnung der Erneuerungsrücklagen 953.655 Mk. oder für das Nutzkilometer 84·4 Pfg.; in Procenten der Einnahmen 52%. Das financielle Ergebniss des Localbahn-Unternehmens ist folgendes. Wird die Pachtbahn Ludwigstadt-Lehesten ausser Ansatz gelassen, so verbleibt für die übrigen 25 Localbahnen ein vom Staate aufgewendetes Anlagecapital von 30,322 143 Mk. Die Betriebseinnahmen dieser 25 Linien betrugen im abgelaufenen Betriebsjahre 1,763.470 Mk.; die Ausgaben a) ohne Einrechnung der Erneuerungsrücklagen 926.830 Mk., b) mit Einrechnung derselben 1,114.005 Mk. Der staatliche Bauaufwand wurde sohin durch den Einnahmeüberschuss von ad a) 836.640 Mk. mit 2·8% und von ad b) 649.465 Mk. mit 2·1% verzinst. Werden die im Laufe des Betriebsjahres eröffneten neuen Linien ausser Berechnung gelassen, so wnrde von den während des ganzen Jahres 1892 im Betriebe befindlichen Linien der Staatsaufwand mit ad a) 3·3% und ad b) 2·5% verzinst. Das Ergebniss des Vorjahres war ad a) 3% und ad b) 2·3%. [„Z. d. V. D. E.-V."]

Griechenland. (Griechische Bahnen.) In dem Berichte, welchen der von der britischen Regierung zur Prüfung der ökonomischen und finanziellen Lage Griechenlands entsendete Delegirte Mr. Law' an seine Regierung erstattet hat, werden auch die gegenwärtigen Verhältnisse der dortigen Bahnen erörtert. Nach diesem Berichte ist der Stand der Bahnangelegenheiten Griechenlands im Allgemeinen nicht als besonders ungünstig zu bezeichnen, und werden dort nur jene Erfahrungen neu gemacht, welche auch anderen Ländern während des Entstehens der ersten Bahnen nicht erspart gewesen sind. Viele Bahnen sind noch gar nicht, einzelne erst seit kurzer Zeit eröffnet, so dass die Vortheile des erleichterten Verkehres für das Land noch nicht zur Geltung gelangen konnten. Zwei sehr bedeutende Bahnlinien, sowohl in Betreff ihrer Länge als ihrer Baukosten, sind noch unvollendet und bilden daher gegenwärtig blos eine Last für das Land. Die Bahnlinie Myli—Calamata ist in ihrer mittleren wichtigsten Strecke auf eine Länge von circa 50 engl. Meilen unvollendet, von der zweiten Bahn, der Linie Piräus—Larissa, für welche bereits etwa 700.000 £ verausgabt worden sind, ist noch gar keine Theilstrecke zur Eröffnung gelangt. In der nachstehenden Tabelle sind die finanziellen Verhältnisse der einzelnen Bahnen Griechenlands zusammengestellt.

	Investirtes Capital		Bahnlänge in Meilen		Betriebsausgaben in Percent der Einnahmen	Reineinnahmen per Kilometer £
	vom Staate £	von den Unternehmungen £	Staatsbahnen	Privatbahnen		
Piräus—Athen—Peloponnesus	297.000	1,345.000	—	280	51·16	—
Linien in Thessalien	94.000	801.000	—	126	49·91	155
Linien in Attica	—	180.000	—	47	56·73	136
Piräus—Athen	—	167.000	—	5	46·09	132
Pyrgos—Catacolo	—	48.000	—	8	43·07	2615
Myli—Calamata	750.000	—	64	—	95·45	348
Missolunghi—Agrinion	125.000	—	28	—	143·67	Def.
Agrinion—Kryoneri	11.000	100.000	—	10	143·67	Def.
Piräus—Larissa	650.000	—	124	—	—	Def.
Diacophto—Calavryta	80.000	—	13	—	—	—

Die Linie Myli—Calamata ist zu zwei Dritttheilen bereits vollendet; der Bau des restlichen Theiles Tripolis—Diavolissi wird von der Gesellschaft der Bahn Piräus—Athen—Peloponnesus in dem Falle unternommen, wenn der Staat weitere 3,300.000 Drachmen zur Fertigstellung der Linie beisteuert, wogegen die Gesellschaft ihrerseits drei Millionen Drachmen hiefür ausgeben würde. In Folge dieser ungünstigen Betriebsverhältnisse gestalten sich die Einnahmen der Linie Myli—Calamata gering, das gleiche gilt von der Bahn Missolunghi—Agrinion—Kryoneri, deren Einnahmen sich erst dann heben werden, wenn dieselbe eine Fortsetzung nach Arta erhält und im Hafen von Kryonerie entsprechende Anlagen zur Ausführung gelangen werden. — Die Kosten der Fertigstellung der Bahn Piräus—Larissa werden von Mr. Law mit circa 34,800.000 Frcs. geschätzt. — Bezüglich neuer Bahnlinien erwähnt der Bericht, dass die griechische Regierung für weitere 220 km Bahnen Concessionen ertheilt hat, und zwar: für eine Bahn Leondari—Karytaena 20 km lang, Pyrgos—Pylos—Kyparissia—Meligala 138 km lang, Leondari—Sparta—Xirocambi 62 km lang. Die staatlichen Beiträge für die Herstellung der letztgenannten Linien sind bisher mit 5,200.000 Drachmen festgestellt. [„Railway News."]

Spanien. (Bahnwesen.) Nach den letzten Mittheilungen erreichte die Länge und der Verkehr sämmtlicher Eisenbahnen des Königreiches Spanien im Jahre 1890 nachstehende Ziffern, welchen zum Vergleiche die analogen Daten des Jahres 1885 entgegengestellt wurden.

		1885	1890
Länge des Bahnnetzes	km	8832	9776
Zahl der beförderten Reisenden		17,880.383	25,809.006
Zahl der beförderten Güter in Tonnen		9,121.217	11,446.848
Einnahmen			
aus dem Personenverkehre	Pes.	56,655.890	69,158.856
aus dem Güterverkehre	Pes.	105,117.706	124,123.913
Gesammteinnahmen	Pes.	161,773.596	193,282.769
Betriebsausgaben	Pes.	—	86,808.452
Reineinnahmen	Pes.	—	106,474.317

Im Jahre 1890 bestand der Fahrpark sämmtlicher Bahnen aus 1674 Locomotiven, 4868 Personenwagen und 32.921 Lastwagen. Das Anlagecapital sämmtlicher Bahnen betrug im letztgenannten Jahre 1044,308.711 Pesetas in Actien und 3001,232.960 Pesetas in Obligationen Nominale; die Eisenbahnen Spaniens sind, insoweit die Capitalsbeschaffung im Inlande nicht ausreichte, zumeist von französischem Capitale hergestellt worden.

Nordamerika. (Locomotiven in den Vereinigten Staaten.) Im April 1893 erreichte die Zahl der in den Vereinigten Staaten erbauten Compound-Locomotiven die Ziffer 500, welche Maschinen zumeist von der Baldwin-Locomotivfabrik hergestellt wurden. Aus diesem Werke sind allein 410 Stück viercylindrige Compound-Maschinen hervorgegangen. Die Rhode Island-Locomotivfabrik hat 39, die Schenectady-Werke haben 40 solcher Locomotiven erbaut. Sechs dieser Maschinen wurden in Bahnwerkstätten gebaut, der Rest entfällt auf kleinere Locomotivfabriken der Vereinigten Staaten. [„Railway News."]

Peru. (Centralbahn.) Der englische Consul in Callas berichtet, dass der Bau der Peruvianischen Centralbahn zu dem seinerzeit ins Auge gefassten Endpunkte der Bahn nach Oroya angelangt ist. Der Ort Oroya liegt in der Provinz Tarma des Departements Junin. Mit Rücksicht auf die nunmehr in sicherer Aussicht stehende Bahnverbindung sind auch bereits in Casapalca und anderen Orten dieses Minendistrictes Schmelzhütten erbaut worden. Die Entfernung von Callas nach Oroya beträgt 136 engl. Meilen = 219 km; die in ihrem Bau überaus schwierige Bahn besitzt 10 grössere Brücken, 2 Tunnels, 13 Stationen und 4 Betriebsausweichen. In Folge der Ueberschreitung des Anden-Gebirgszuges erreicht die Bahn sehr bedeutende Meereshöhen. Fünf Stationen sind in einer Seehöhe von mehr als 10.000 Fuss gelegen, eine derselben in 13.420, eine zweite in 13.606 Fuss Höhe über dem Meere. Eine Betriebsausweiche befindet sich in 12.697 Fuss Seehöhe, das höchstgelegene Tunnel in 15.665 Fuss Meereshöhe.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurden am 6. Juni bei der Firma

„K. k. priv. Böhmische Commercialbahnen"

Carl Ritter v. Zimmermann-Göllheim als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht, dagegen Heinrich Freiherr v. Pereira-Arnstein, k. u. k. Rittmeister a. D., k. k. Commercialrath und Gutsbesitzer in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Ferner wurde bei der Firma:

„K. k. priv. Böhmische Westbahn"

Wilhelm Eichler Freiherr v. Eichkron als Mitglied des Verwaltungsrathes über Ableben gelöscht, dagegen Adolf Ritter von Schreiner, k. k. Hofrath in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Endlich wurde bei der Firma:

„K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft"

Samuel Ritter v. Hahn, k. k. Regierungsrath und General-Director der k. k. priv. Oesterr. Länderbank in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Erzherzog Albrecht-Bahn. (Einverleibung des Eigenthumsrechtes des k. k. Aerars auf die Erzherzog Albrecht-Bahn.) Mit Bescheid des k. k. Landesgerichtes Lemberg vom 24. März 1893, Z. 8212, wurde in der für die Erzherzog Albrecht-Bahn eröffneten Eisenbahnbuch-Einlage, bestehend aus der von Lemberg über Stryj und Skole an die galizisch-ungarische Grenze am Beskid führenden Hauptlinie und der von Stryj über Bolechow, Dolina und Kalusz nach Stanislau führenden Nebenlinie die bücherliche Einverleibung des Eigenthumsrechtes zu Gunsten des k. k. Aerars bewilligt. Gleichzeitig wurde im Lastenblatte das Pfandrecht zur Sicherstellung der Rechte der Besitzer der vom Staate auszugebenden Eisenbahn-Schuldverschreibungen im Gesammt-Nominalbetrage von 3,535.000 fl ö. W. in Silber einverleibt.

Böhmische Commercialbahnen. (Generalversammlung.) Am 25. Mai wurde unter Intervention des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Theodor Haberer, die 11. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Böhmischen Commercialbahnen abgehalten. Den Vorsitz führte der Präsident Johann Graf Harrach. Nach dem Geschäftsberichte pro 1892 bezifferten sich die Betriebseinnahmen auf 611.260 fl. (+ 7488 fl.), die Ausgaben auf 342.102 fl. (16.927 fl.), so dass

sich ein Reinerträgniss von 269.158 fl. (— 9439 fl.) ergibt. Im Jahre 1892 wurden insgesammt befördert 244.645 (+ 49.354) Personen mit einer Einnahme von 74.670 fl. (— 11.451 fl.) und 607.227 (+ 10.655) t Güter mit einer Einnahme von 522.965 fl. (+ 21.318 fl.) Von dem obbezifferten Reinerträgnisse wurden 228.912 fl. zur 4perc. Verzinsung der gesellschaftlichen Prioritätsschuld per 5,722.800 fl. verwendet. Die Generalversammlung beschloss, dem Antrage des Verwaltungsrathes entsprechend, von dem verbleibenden Reste 10.000 fl. in die Prioritätentilgungs-Reserve zu hinterlegen und die erübrigenden 30.246 fl. vereinbarungsgemäss der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar mit 25 pCt. als Antheil am Betriebsgewinne und im Reste auf Abschlag der gesellschaftlichen Schuld zu überweisen. In den Verwaltungsrath wurde an Stelle des verstorbenen Carl Ritter von Zimmermann-Göllheim Heinrich von Pereira-Arnstein neugewählt. Mit der Wiederwahl des bisherigen Aufsichtsrathes schloss die Versammlung.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Cie. (Generalversammlung.) Am 25. Mai wurde unter Intervention des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Vicesecretärs Dr. Carl Ritter Rumler von Aichenwehr und unter Vorsitz des Präsidenten, Commerzienrathes Krauss, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Cie. abgehalten. Der von dem gesellschaftlichen Director Hallama erstattete Geschäftsbericht pro 1892 constatirt, dass sich die Betriebsverhältnisse des Unternehmens im Allgemeinen gegenüber dem Vorjahre nicht geändert haben. Die Frequenz und die Einnahmen beider Linien waren höhere, die Betriebsausgaben haben sich vermindert, daher das Endergebniss ein günstigeres ist. Die Betriebseinnahmen betrugen 327.289 fl. (+ 7328 fl.), die Betriebsausgaben 231.728 fl. (— 1476 fl.). Der Verwaltungsrath beantragte, den Coupon Nr. 5 der Prioritätsactien mit 9 fl. = $4^1/_2$ pCt., zusammen 81.000 fl. und den Coupon Nr. 4 und 5 der Stammactien mit 1 fl., zusammen 9000 fl. einzulösen, dem Erneuerungsfond 7909 fl. zuzuweisen und den Rest von 1020 fl auf neue Rechnung vorzutragen. Die Generalversammlung genehmigte den Bericht und die Anträge des Verwaltungsrathes und ertheilte demselben das Absolutorium. Hierauf nahm die Versammlung den vom Director Hallama erstatteten ausführlichen Bericht über die Concessionsverhandlungen für die localen Linien der Wiener Stadtbahn zur Kenntniss und wählte schliesslich Dr. Moriz Baumann und V. Schmid neuerdings in den Aufsichtsrath.

Oesterr. Nordwestbahn. (Generalversammlung) Am 26. Mai wurde unter Intervention des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Wilhelm Leddihn und unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Josef Ritter von Mitscha die 26. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr. Nordwestbahn abgehalten. Laut des bereits früher veröffentlichten Geschäftsberichtes pro 1892 wurden im Personenverkehr auf dem garantirten Netze um 11·14 Percent mehr befördert, als 1891 und von der Gesammtzahl um 8·92 Percent mehr Kilometer zurückgelegt. Auf dem Ergänzungsnetze wurden um 9·16 Percent mehr Personen befördert, dagegen um 2·53 Percent weniger Kilometer durchfahren. Die Ermässigung der Tarife hat grössere Leistungen der Bahn zur Folge gehabt, aus welchen Mehrausgaben erwachsen sind. Im Güterverkehre wurden gegenüber dem Vorjahre im Ganzen bei dem garantirten Netze um 0·91 Percent mehr Tonnen befördert und um 1·22 Percent mehr eingenommen. Auf dem Ergänzungsnetze wurden um 1·51 Percent mehr Güter befördert, jedoch um 6·5 Percent weniger eingenommen. Die Gesammteinnahmen des garantirten Netzes betrugen 9,398.095 fl. (+ 151.838 fl.) und die Gesammtausgaben 5,455.758 fl. (+ 85.603 fl.). Der Netto-Ertrag stellt sich auf 3,942.337 fl. (+ 66.234 fl.) und nach Abzug der Zinsen des Materialvorrathcontos auf 3,912.337 fl. Gegenüber diesem Betrage ergibt sich auf Grund des mit 4,442.574 fl. garantirten Reinerträgnisses ein Abgang von 530.238 fl., so dass die Staatsgarantie mit 35.729 fl. weniger als 1891 in Anspruch genommen wird. Die eigentlichen Betriebskosten betrugen 4,491.990 fl. (+ 51.944 fl.) Das garantirte Netz participirte wegen der Mehreinnahme mit einer um 7177 fl. grösseren Quote an den Kosten der allgemeinen Verwaltung. Der Verkehrsdienst erforderte in Folge der Mehrleistung von 10,931.423 Personen und 378.871 Tonnenkilometern einen Mehraufwand von 86.535 fl. Die Gesammteinnahmen des Ergänzungsnetzes betrugen 6,067.645 fl. (— 403.519) fl. und die Gesammtausgaben 2,854.293 fl. (+ 3063 fl. und der Netto-Ertrag stellt sich auf 3,213.352 fl. (— 406.582 fl.) Die eigentlichen Betriebskosten machen 2,626.514 fl. (— 6910 fl.) Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss pro 1892 und ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium. Hierauf wurden die Anträge des Verwaltungsrathes hinsichtlich der Verwendung des Reingewinnes angenommen. Darnach wird der Coupon der Stammactien mit 4 fl. eingelöst und der fehlende Betrag von 5.177 fl. der ausserordentlichen Reserve der Stammactien entnommen, der Coupon der Actien lit. B mit 10 fl. 50 kr., jener der Genussscheine mit 50 kr. eingelöst und der Betrag von 53.179 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Schliesslich wurden die ausscheidenden Verwaltungsräthe Dr. Josef Ritter von Mitscha, Alfred von Haber und Adolf Ritter von Schenk wiedergewählt und in den Revisions-Ausschuss Cäsar von Foregger, Dr. Max Freiherr von Mayr, Friedrich Albani, Leopold Rimböck, Adolf Schenk von Ledecz und Michael Stammhammer, die drei Letzteren als Ersatzmänner berufen.

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Generalversammlung.) Am 27. Mai wurde unter Intervention des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Wilhelm Leddihn, die 41. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Südnorddeutschen Verbindungsbahn abgehalten. Den Vorsitz führte der Präsident Achilles Thommen. Nach dem Geschäftsberichte pro 1892 betrugen die Gesammteinnahmen 3,280.738 (+ 42.269) fl., die Gesammtausgaben 2,835.403 (+ 233.842) fl. Die eigentlichen Betriebskosten stellten sich auf 1,880.210 (— 116.406) fl. der Betriebscoëfficient auf 57·31 % (gegen 61·65 %). Der Vorschuss aus dem Titel der Staatsgarantie betrug 1,262.073 (+ 206.573) fl. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und den Bericht des Revisions-Ausschusses und beschloss im Einklange mit dem Antrage des Verwaltungsrathes den am 1. Juli fälligen Actiencoupon mit 4 fl. einzulösen. Sodann erstattete der gesellschaftliche Director den Bericht über die vom Verwaltungsrathe beantragte Abänderung des § 5 der Statuten, betreffend die künftige Zusammenstellung und Entlohnung des bisher unbesoldeten Verwaltungsrathes. Die Generalversammlung genehmigte diese Abänderung und beschloss gleichzeitig, die Pauschalentschädigung der Mitglieder des Verwaltungsrathes pro 1893 und bis auf Weiteres mit 10.000 fl. jährlich festzusetzen. In den Verwaltungsrath wurden sohin die ausscheidenden Mitglieder Julius Herz, Louis Löb und Achilles Thommen, in den Revisions-Ausschuss Friedrich Albani, Cäsar Foregger und Dr. Freiherr von Mayr wiedergewählt.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXV. Stückes.) Das am 12. Juni herausgegebene LXXV. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2215: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 4. Juni 1893, Z. 7498, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Krain.

Nr. 2216: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Oberösterreich vom 6. Juni 1893, Z. 8847, betreffend die Aufhebung des Verbotes der Einfuhr von Klauenthieren aus den politischen Bezirken Laibach Stadt und Umgebung, Littai und Rudolfswerth in Krain nach Oberösterreich.

Nr. 2217: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Salzburg vom 27. Mai 1893, Z. 4880, betreffend den Verkehr mit Schweinen aus Galizien und aus der Bukowina.

Nr. 2218: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 2. Juni 1893, Z. 14.279, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Steiermark.

Nr. 2219: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 6. Juni 1893, Z. 8862, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Schlesien.

Nr. 2220: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 5. Juni 1893, Z. 14.192, betreffend die Gestattung des Eintriebes von Weiderindern und Schweinen aus der Provinz Belluno in Italien nach mehreren Gebieten in Tirol.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.) Die nachstehend verzeichneten Strecken der k. k. Generaldirection der Oesterr. Staatsbahnen:

1. Schrambach—Kernhof (25·66 km),
2. Wels—Unter-Rohr (25·285),

von denen die erstgenannte Strecke am 2. Juni eröffnet wurde, die andere in der ersten Hälfte des Monats Juli dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Norddeutsch-Oesterreichisch-Bayerischer Personenverkehr.

Berichtigungsblatt zum Tarife.

Mit heutigem Tage gelangt zu dem vom 1. Mai 1893 giltigen Tarife für den Norddeutsch-Oesterreichisch-Bayerischen Personenverkehr ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe, mit welchem die Zusatzbestimmungen zu § 36 des Betriebs-Reglements des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen abgeändert werden.

Wien, am 11. Juni 1893. [521]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Directer Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Einführung des Nachtrages II.

Am 1. Juli 1893 gelangt Nachtrag II zum Tarife vom 1. August 1892 für den directen Kohlenverkehr mit den k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Neue und abgeänderte Frachtsätze,
2. Ergänzungen der Schleppbahngebühren-Verzeichnisse.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 5 kr. zu beziehen.

Wien, am 13. Juni 1893. [522]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.

Reexpedition, bezw. Einlagerung von Getreide u. s. w. im Lagerhause der Firma J. Przeworski in Krakau.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1893 wird das Lagerhaus der Firma J. Przeworski in Krakau nach Massgabe der hiefür giltigen, besonderen Bestimmungen zur Reexpedition, bezw. Einlagerung von Getreide etc. innerhalb des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbandes (Theil III, Heft 5 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Gütertarifes vom 1. September 1889) zugelassen.

Wien, am 15. Juni 1893. [523]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Neuer Ausnahme-Tarif für Kartoffel-Transporte.

Am 1. Juli 1893 gelangt für die Beförderung von Kartoffeln (Erdäpfeln) von Stationen der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privat- und Localbahnen (Linien in Böhmen) nach Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und der kgl. Eisenbahndirectton Frankfurt a/M. ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung. Hiedurch werden die am 1. December 1891 im Verfügungswege zur Einführung gebrachten Kartoffel-Frachtsätze für Gernsheim aufgehoben und ersetzt.

Insoweit jedoch die Frachtsätze des neuen Tarifs theurer sind, als die seitherigen Frachtsätze, bleiben die Letzteren noch bis 15. August 1893 in Geltung.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

Wien, am 15. Juni 1893. [524]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Presekareny für den Transport lebender Thiere.

Die für den Personen-, Gepäcks- und beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Station Presekareny der Localbahn Hliboka-Berhometh a. S.-Mezebrody wird am 15. Juni 1893 auch für die Auf- bezw. Abgabe lebender Thiere eröffnet.

Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund des Localgütertarifes Theil II, Heft 2, Abschnitt D (Neuauflage vom 15. Jänner 1893) und der in demselben enthaltenen Gebührenberechnungstabelle nebst Kilometerzeiger.

Wien, am 12. Juni 1893. [525]

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Auf- und Ablegegebühr in der Station Zwickau i. B.

Im Sinne der allgemeinen Tarifbestimmungen, Tarif-Theil I (Abschnitt D: Nebengebühren) wird in der Station Zwickau i. B. ab 1. Juli 1893 das Auf- und Ablegen der Gütersendungen durch Arbeitskräfte der Eisenbahn besorgt werden und es gelangen hiefür die tarifmässigen Gebühren zur Einhebung.

Prag, am 12. Juni 1893. [526]

Ausnahmetarif für die Beförderung von Grosshornvieh in Wagenladungen von Galizien und der Bukowina nach Wien (St. Marx), giltig vom 1. August 1885 bis auf Weiteres.

Einführung eines Kartirungs-Frachtsatzes von Presekareny, Station der Bukowinaer Localbahnen nach Wien (St. Marx).

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1893 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, für den in rubro angeführten Ausnahmetarif gelangt für die Beförderung von Grosshornvieh in Wagenladungen von Presekareny, Station der Bukowinaer Localbahnen nach Wien (St. Marx) der Frachtsatz von 761·5 kr. ö. W. Noten pro Quadratmeter Bodenfläche im Kartirungswege zur Einführung.

Wien, am 10. Juni 1893. [527]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Einbeziehung der Station Bogoniowice-Ciężkowice.

Mit 1. Juli 1893 wird die Station „Bogoniowice-Ciężkowice" der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in den vom 1. August 1892 giltigen Ausnahmetarif für den in rubro bezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

Demgemäss ist diese Station auf Seite 9 des bezüglichen Haupttarifes unter Schnitttafel II, Gruppe A, hinter dem Stationsnamen „Bogdanówka" mit dem Schnittfrachtsatze von 26 kr. pro 100 kg handschriftlich nachzutragen.

Wien, am 2. Juni 1893. [528]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
zugleich Namens der Verbands-Verwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien-Donauuferbahnhof.

Nachtrag I.

Mit 1. Juli 1893 gelangt der Nachtrag I zum Verbands-Gütertarife Theil II für den Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Altona, Berlin, Breslau, Erfurt, Hannover, Magdeburg und den serbischen, rumänischen, bulgarischen und russischen Schiffsstationen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit Umschlag in Wien-Donauuferbahnhof der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Einführung.

Der in Rede stehende Tarifnachtrag kann bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 13. Juni 1893. [529]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Zucker aller Art etc. von Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der priv. Oesterr-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Stationen der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen, giltig vom 1. September 1892.

Einführung von Kartirungs-Frachtsätzen.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1893 bis auf Weiteres, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, gelangen für den in rubro genannten Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker aller Art etc. von der Station Segen-Gottes der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft im Kartirungswege die nachstehend angeführten Schnittfrachtsätze zur Einführung, und zwar:

Bis zum Schnittpunkte A von Segen-Gottes

a) 72·2 kr. für beliebige Mengen,
b) 63·0 kr. für Quantitäten von 5000 kg,
c) 46·4 kr. für Quantitäten von 10.000 kg
pr. 100 kg.

Wien, am 10. Juni 1893. [530]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VIII zum Tarife Theil II, Heft 1.

Am 1. Juli 1893 tritt der Nachtrag VIII zum Oesterreichischen Verbandstarife Theil II, Heft 1, in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält: Aufhebung von Frachtsätzen, Ergänzung der speciellen Bestimmungen, geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Prag (Böhmische Westbahn) und Prag-Smichov (Buschtěhrader Bahn) und Berichtigungen.

Exemplare werden in einigen Tagen bei den Verbandsverwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 14. Juni 1893. [531]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens des Verbandes.

Kohlenverkehr von Segen-Gottes nach Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn und Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Nachtrag I.

Mit 1. Juli 1893 tritt zu dem im obbezeichneten Kohlenverkehr ab 1. Mai 1893 giltigen Ausnahmetarife Nachtrag I in Kraft, welcher Berichtigungen, sowie Frachtsätze nach ungarischen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 13. Juni 1893. [532]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
gleichzeitig im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

Südbahn-Gesellschaft. (Einführung besonders ermässigter Tour- und Retourkarten, sowie von Abonnementskarten zwischen Siófok und Budapest einerseits und Kanizsa andererseits, sowie vice versa.) Die Budapester Betriebsdirection der Südbahn-Gesellschaft verlautbart, dass im Bereiche ihrer Betriebslinie Budapest—Kanizsa—Pragerhof während der heurigen Badesaison seit 1. Juni bis 30. September ab Budapest-Südbahnhof, Budapest-Ostbahnhof (kgl. Ungarische Staatsbahnen), Budapest-Kelenföld, Stuhlweissenburg und Kanizsa besonders ermässigte, 60 Tage giltige Tour- und Retourkarten I., II. und III. Classe nach Siófok, sowie nach Balaton-Füred und zurück zur Ausgabe gelangen. Auf Grund dieser Tour- und Retourkarten wird das Reisegepäck bis Siófok, bezw. bis Balaton-Füred, sowie auch retour direct abgefertigt, wobei auf der Südbahnstrecke per Karte 25 kg Freigewicht gewährt wird. Ausserdem werden während der Badesaison bis 30. September ab Budapest Südbahnhof, sowie ab Stuhlweissenburg nach Szántód, Boglár und Balaton-Szent-György besonders ermässigte, 60 Tage giltige Tour- und Retourkarten I., II. und III. Classe ausgegeben, bei welchen ebenfalls 25 kg Gepäcksfreigewicht gewährt wird. Ausserdem werden von der Station Budapest der Südbahn (Ofener Bahnhof) bis Ende September Saisonkarten mit 20 je für eine einfache Fahrt von Budapest-Südbahn nach Siófok oder umgekehrt lautenden Blättern zur Ausgabe gelangen. Diese Saisonkarten berechtigen innerhalb der Badesaison bis Ende September zu 20 directen Fahrten mit sämmtlichen fahrplanmässigen Zügen. Ferner gelangen zur Fahrt zwischen Budapest-Südbahn und Siófok oder retour Abonnementskarten I. und II. Classe zur Ausgabe, und zwar: Monats-Abonnementskarten (für die Kalendermonate Juni, Juli, August oder September), welche ebenfalls für alle fahrplanmässigen Züge Giltigkeit haben.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1304	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Mauer- und Dachziegel	Inzersdorf, Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik	Győr	Bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und Einhaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Tarif Theil II, Heft 4 des West-ungar.-Oesterr. Eisenbahn-Verbandes und Donau-Uferbahn-Tarif	Bestehen keine directen Frachtsätze	in kr. ö. W. 24	Verschieden	Im Kartirungswege		
					Hegyeshalom					20				
					Kimle					21				
					Komarom-Ujszöny					29				
					Moson-Magyar-Óvár					20				
					Pándorf					20				
					Zurány					20				
1305	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Getreide und Hülsenfrüchte der Position G 13 des Tarif Theiles I	Bojan	Czernowitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der zur Verladung verwendeten Wagen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	Kreuzer 22	14	8	Im Kartirungswege		
			Kartoffel der Pos. K 8 u. 9 des Tarif-Theiles I	Bojan	Czernowitz				15	14	1			
			Mahlproducte und Mehl der Pos. M 4 des Tarif-Theiles I	Czernowitz	Bojan				22	14	8			
1306	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. ungar. Staatseisenbahnen	Schotter- und Bruchsteine	Déveny-Ujfalu	Schönfeld-Lassee	1000 t. Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der für Güter des Specialtarifes 3 allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis Ende December 1893	Localtarife, bezw. Oesterr.-Ungarischer Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1	kr. 11	kr. 9	kr. 2	Im Rückvergütungswege	Duplicat-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Versender lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1894	Das Auf- und Abladen haben die Parteien zu besorgen
					Siebenbrunn-Leopoldsdorf				11	9·5	1·5			
					Raasdorf				12	10	2			
					Stadlau				—	11	—			
					Gerasdorf				14	12	2			
					Wolkersdorf				14	13	1			
					Schleinbach				18	14·5	3·5			
					Mistelbach				24	18	6			
1307	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Personenwaggons, zweiachsige auf eigenen Rädern laufend	Prag (Smichow) (B.E.B.) transit	Oderberg (K.F.N.B.) loco	Frachtzahlung für das Effectivgewicht. Einhaltung der für den Transport von auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahnfahrzeugen giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	118·3 kr.	76 kr.	42·3 kr.	Im Kartirungswege		Die Waggons müssen für die Kaschau-Oderberger Bahn bestimmt und an eine Dienstesstelle dieser Verwaltung adressirt sein

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1308	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. nngarischen Staatseisenbahnen	Zuckerrübe*)	Brunócz	Bisenz-Pisek transit via Vlarapass	Aufgabe in vollen Wagenladnngen, d. i. Frachtzahlnng mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens nnter Anfrechthaltnng der für die Classe C giltigen einschlägigen Tarifbestimmnngen	Bis anf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 26·2		Im Kartirnngswege		Das Anf- nnd Abladen der Sendnngen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen
				Vág-Ujhely						24·2				
				Melsicz						22·2				
				Trencsén-Isztebnik						20·2				
				Tepla-Trencsén-Teplicz						19·2				
				Nemsova						19·2				
				Felsö-Szrnye						19·2				
				Dnbnicz						19·2				
				Illava						20·2				
				Bellns						22·2				
				Pnchó-Kocskócz						24·2				
				Vág-Besztercze						26·2				
				Nagy-Bicse-Predmer						28·2				
			Rübenschnitte	Bisenz-Pisek transit via Vlarapass	Brnnócz					18·2				
					Vág-Ujhely					18·2				
					Melsicz					16·9				
					Trencsén-Isztebnik					16·9				
					Tepla-Trencsén-Teplicz					14·9				
					Nemsova					14·9				
					Felsö-Szrnye					14·9				
					Dnbnicz					14·9				
					Illava					16·9				
					Bellns					16·9				
					Pnchó-Kocsкócz					18·2				
					Vág-Besztercze					18·2				
					Nagy-Bicse-Predmer					20·3				

*) Werden in den angeführten Relationen in der Zeit bis Ende December 1893 mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen Zuckerrübe verfrachtet, so wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantnm Znckerrübe ein Nachlass von 1·5 (Einfünfzehntel) Kreuzer ö. W. pro 100 kg von den vorstehenden Kartirungsfrachtsätzen für Zuckerrübe gewährt. Für das Quantnm bis 5000 Tonnen wird ein Frachtnachlass von den Kartirungsfrachtsätzen nicht zugestanden. Der Nachlass wird gegen Vorlage der anf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachtbriefe über die verfrachteten Rübenqnantitäten liqnidirt; die bezeichneten Documente sind längstens bis Ende März 1894 in Vorlage zu bringen, widrigenfalls jeder Refactie-Ansprnch erlischt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1309	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Königl. nngarischen Staatseisenbahnen	Znckerrübe*)	Brnnócz	Strassnitz (für Rohatetz) via Vlarapass	Aufgabe in vollen Wagenladnngen, d. i. Frachtzablnng mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens nnter Anfrechthaltnng der für die Classe C giltigen einschlägigen Tarifbestimmnngen	Bis auf Widerrnf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. ö. W. 26·0		Im Kartirnngswege		Das Anf- nnd Abladen der Sendnngen haben die Parteien anf eigene Kosten zu besorgen
				Vág-Ujhely						24·0				
				Melsicz						22·0				
				Trencsén-Isztebnik						20·0				
				Tepla-Trencsén-Teplicz						19·0				
				Nemsova						19·0				
				Felsö-Szrnye						19·0				
				Dnbnicz						19·0				
				Illava						20·0				
				Bellns						22·0				
				Pnchó-Kocskócz						24·0				
				Vág-Besztercze						26·0				
				Nagy-Bicse-Predmer						28·0				
			Rübenschnitte	Strassnitz (ans Rohatetz) via Vlarapass	Brunócz					18·1				
					Vág-Ujhely					18·1				
					Melsicz					16·8				
					Trencsén-Isztehnik					16·8				
					Tepla-Trencsén Teplicz					14·8				
					Nemsova					14·8				
					Felsö-Szrnye					14·8				
					Dnbnicz					14·8				
					Illava					16·8				
					Bellns					16·8				
					Pnchó-Kocskócz					18·1				
					Vág-Beczterczе					18·1				
					Nagy-Bicse-Predmer					20·2				

*) Werden in den angeführten Relationen in der Zeit bis Ende December 1893 mehr als 5000 (fünftausend) Tonnen Zuckerrübe verfrachtet, so wird für das 5000 Tonnen übersteigende Quantum Znckerrübe ein Nachlass von 1·4 (Ein vier Zehntel) Kreuzer ö. W. pro 100 kg von den vorstehenden Kartirungsfrachtsätzen für Zuckerrübe gewährt. Für das Qnantum bis 5000 Tonnen wird ein Frachtnachlass von den Kartirnngsfrachtsätzen nicht zugestanden. Der Nachlass wird gegen Vorlage der auf die reclamirende Firma als Empfängerin lautenden Original-Frachthriefe üher die verfrachteten Rühenquantitäten liquidirt; die hezeichneten Documente sind längstens bis Ende März 1894 in Vorlage zn hringen, widrigenfalls jeder Refactieanspruch erlischt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
									kr.	kr.	kr.			
1310	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Eilgüter, gewöhnliche	Bielitz	Krakau	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 200 metr. Tonnen (à 1000 kg). Auflieferung der an einem Tage in einer der begünstigten Relationen zur Aufgabe kommenden Colli mit einem auf dieselbe Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautenden Frachtbriefe. Die Anzahl der aufgelieferten Colli muss in dem Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Jedes Collo muss mit einem grossen, die Aufgabsfirma, sowie die Auflieferungs- und Bestimmungsstation (Krakau) in deutlicher Druckschrift enthaltenden Anklebezettel versehen sein, dessen Form und Farbe mit dem Stationsvorstande der Auflieferungsstation zu vereinbaren ist. Form und Farbe dieser Anklebezettel muss auch im Frachtbriefe ersichtlich gemacht sein. Der Umfang der einzelnen Colli darf einen halben Cubikmeter und das Gewicht 50 kg nicht übersteigen und dürfen in denselben feuergefährliche und explodirbare Gegenstände nicht enthalten sein. Kleinere Colli, unbedingt aber solche unter 1000 Cubik-Centimeter pro Stück, müssen für jede Relation separat in einem Korbe oder Sacke verpackt sein, und letztere, verschlossen und entsprechend bezettelt, als ein Collo aufgegeben werden	Bis Ende Juni 1894	Localtarife	148·8	92	56·8	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin und Empfängerin lautende Original-Aufnahmsscheine und Original-Frachtbriefe, wovon die letzteren die bedungene Bestätigung über den Weitertransport ab Krakau von Seite des Stationsvorstandes in Krakau tragen müssen. Die Frachtdocumente sind spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses zu überreichen	Die zugestandenen Frachtsätze haben nur Giltigkeit, wenn die Sendungen von Bielitz, Friedek-Mistek, Neutitschein, Troppau, Bärn-Andersdorf, Freudenthal, Kriegsdorf, Erbersdorf, Jägerndorf und Ziegenhals ab Krakau nach den galizischen Stationen Lemberg, Brody, Złoczów, Tarnopol, Podwołoczyska, Sambor, Drohobycz, Stryj, Stanislau, Buczacz, Czortków, Kolomea, Sniatyn, Czernowitz, Hliboka, Czerepkontz, Hadikfalva, Hatna und Suczawa; die Sendungen von Olmütz, Sternberg loco und transito, Prossnitz loco und transito, dann Brünn ab Krakau nach den galizischen Stationen Jaroslau, Przemysl, Lemberg, Brody, Złoczów, Tarnopol, Podwołoczyska, Jasló, Sanok, Sambor, Drohobycz, Stryj, Stanislau, Buczacz, Czortków, Kolomea, *)
				Friedek-Mistek					257·6	132	125·6			
				Neutitschein K.F.N.B.					343·6	165	178·6			
				Troppau					280	143	137			
				Olmütz					395·2	206	189·2			
				Sternberg loco					419·2	206	213·2			
				Prossnitz loco					428·8	206	222·8			
				Sternberg trs.					419·2	177	242·2			
				Prossnitz trs.					428·8	181	247·8			
				Brünn K.F.N.B.					504	210	294			
				Bärn-Andersdorf					Bestehen keine directen Frachtsätze	219				
				Freudenthal						186				
				Kriegsdorf						194				
				Erbersdorf						176				
				Jägerndorf						159				
				Ziegenhals						203				
				Bodisch					Gegenwärtige normale Frachtsätze der Güterclasse I aus den Localtarifen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Kaiser Ferdinands-Nordbahn, erhöht um 10 Percent					
				Böhm.-Trübau										
				Braunau										
				Halbstadt										
				Hermsdorf-Oehlberg										
				Hohenstadt										
				Hronow										
				Leitomischl										
				Matha-Mohren										
				Nachod										
				Neustadt an der Mettau										
				Opočno										
				Politz										
				Weckelsdorf										
				Wildenschwert										
				Zwittau										
				Brüsau-Brünnlitz										
				Lettowitz										

*) Sniatyn, Czernowitz, Hliboka, Czerepkontz, Hadikfalva, Hatna, Suczawa und Neu-Sandez, und die Sendungen von den Stationen Bodisch, Böhm.-Trübau, Braunau, Halbstadt, Hermsdorf-Oehlberg, Hohenstadt, Hronow, Leitomischl, Matha-Mohren, Nachod, Neustadt a. d. Mettau, Opočno, Politz, Weckelsdorf, Wildenschwert, Zwittau, Brüsau-Brünnlitz und Lettowitz ab Krakau nach den galizischen Stationen Bochnia, Tarnów, Rzeszów, Jaroslau, Przemysl, Lemberg, Brody, Zloczów, Tarnopol, Podwoloczyska, Jasló, Sanok, Sambor, Drohobycz, Stryj, Stanislau, Buczacz, Czortków, Kolomea, Sniatyn, Czernowitz, Hliboka, Czerepkontz, Hadikfalva, Hatna, Suczawa und Neu-Sandez mittelst Neuaufgabe weiterbefördert werden. Werden von einer Sendung nur Theile nach begünstigten galizischen Stationen weiterbefördert, so bleibt die ganze Sendung von dem Zugeständnisse ausgeschlossen. Die Sendungen, für welche die Frachtbegünstigungen in Anspruch genommen werden, müssen in Krakau bis zur Weiterbeförderung unter Bahnaufsicht gestanden sein. Der Nachweis der Weiterbeförderung wird durch Beibringung der Original-Frachtbriefe bis Krakau, auf welchen Seitens des Stationsvorstandes der letztgenannten Station bestätigt sein muss, nach welchen galizischen Stationen die Weiterbeförderung erfolgt ist, beizubringen sein.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1311	Südbahn-Gesellschaft	Oesterr. Nordwestbahn	Steine a) der Classe C } des Tarifes, Theil I b) des Sp.-Tar. 3 }	Chrast	Baden	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	Heller a) 133 b) 116	94 93	39 23	Im Kartirungswege		
				Hlinsko					a) 133 b) 110	92 91	41 19			
				Slatinau					a) 133 b) 118	96 95	37 23			
				Zdiretz-Krenzberg					a) 133 b) 108	88 87	45 21			
1312	Südbahn-Gesellschaft		Schwefelkies	Triest S.B. und Fiume	Cilli	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller, bezw. incl. ungar. Steuer 80	72	8	Im Kartirungswege		*) Unter Aufrechthaltung der für das Industriegeleise in Niklasdorf bestehenden Vertragsbestimmungen
					Bruck a/M.				118	104	14			
					Niklasdorf*)				Besteht kein Tarif	108	—			
1313	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Mineralkohle	Voitsberg	Puntigam	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat durch Parteiorgane zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife	41·4	36	5·4	Im Kartirungswege		
				Rosenthal					44·4	38	6·4			
				Pölfing-Brunn					63·0	58	5·0			
				Wies					65·2	60	5·2			
									Heller, incl. der Grazer Ueberfuhrsgebühr		Heller			
1314	Südbahn-Gesellschaft	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 61 vom 30. Mai 1893, sub Post 1205 und 1206, für Schwefelsäure verlautbarten ermässigten Sätze haben auch für Salzsäure Geltung.												
1315	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Spiritus	Znaim Oe.N.W.B. und St.E.G.	Pozsony (Pressburg)	a) in beliebigen Quantitäten b) Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg c) Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe A giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Verwaltungen	Kein directer Frachtsatz	a) 68 kr. b) 67 kr. c) 66 kr.		Im Kartirungswege		
1316	Oe.N.W.B. u. S.N.D.V.B.	Für Baumaterialien, mechanische Webstühle und Dampfkessel, welche für den Bau einer mechanischen Weberei der Firma J. Schnoutka in Černožitz bestimmt sind, gelangt mit Giltigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893 die im Ausnahmetarife 22 des Localtarifes der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B., Nachtrag XVI vorgesehene 30% Frachtermässigung der officiellen Frachtsätze nach Černožitz zur Anwendung. Relationen mit einer Distanz von weniger als 40 km sind von dieser Begünstigung ausgeschlossen.												

Berichtigung. Buschtěhrader Eisenbahn. In der im Verordnungs-Blatte vom 6. Mai 1893, Nr. 52, unter Pos. 1037 enthaltenen Publication hat es in der Rubrik „Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt etc." anstatt: „Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe auf die sich anmeldende Firma lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1894", richtig zu lauten: „Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lautend, vorzulegen bis spätestens Ende Jänner 1894.

K. k. priv.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Der am 30. Juni 1893 fällige Zinsen-Coupon unserer Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1880 wird, u. zw. jener der Schuldverschreibungen lit. A per 1500 Mk. D. R. W. mit 30 Mk. D. R. W. und jener der Schuldverschreibungen lit. B per 300 Mk. D. R. W. mit 6 Mk. D. R. W.

vom 1. Juli 1893 an

in **Wien** bei den Herren Johann Liebig & Co.,
in **Prag** bei Herrn Moritz Zdekauer,
in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in **Dresden** bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt und bei der Dresdner Bank,
in **Leipzig** bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in **Frankfurt a/M.** bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in **Teplitz** bei der Hauptcassa der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

eingelöst.

Teplitz, am 15. Juni 1893.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Offert-Ausschreibung.

Auf den Bahnlinien Absdorf—Krems, Scheibmühl—Schrambach und Wittmannsdorf—Gutenstein des k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directions-Bezirkes Wien gelangt die **Lieferung von 3 neuen und Umarbeitung von 3 vorhandenen eisernen Brückenconstructionen** im annäherungsweisen Kostenbetrage von fl. 16.360 im Offertwege zur Vergebung.

Die Bestimmungen über die Einbringung der Offerte und den Erlag des Vadiums, die Offert-Formulare, die Bedingnisse, Pläne und Gewichtsberechnungen liegen bei der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien (Kaiser Franz Josefs-Bahnhof in Wien, II. Stock) während der Amtsstunden zur Einsicht auf.

Die Offerte sind bis spätestens 22. Juni 1893, 12 Uhr Mittags im Einreichungsprotocolle der k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien abzugeben.

Es wird ausdrücklich bemerkt, dass nur jene Offerenten bei der Offertverhandlung in Berücksichtigung gezogen werden können, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre financielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Durchführung der von denselben zu übernehmenden Lieferung und Arbeitsleistung darzuthun vermögen und dass sich des Weiteren die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction das Recht vorbehält, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Angebote zurückzuweisen.

Wien, im Juni 1893.

Die k. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Wien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

LAGERHÄUSER

der

Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

Special-Tarif Nr. 3

für

Wein in Fässern, in Partien von mindestens 10.000 kg.

Giltig ab 25. Juli 1892.

	per 100 kg kr
Uebernahme vom Quai oder vom Hangar:	
Zufuhr, Einlagerung, Abwaage bei Eingang und Austritt, Auslagerung mit Stellung auf den Perron oder Verladung in den Bahnwagen, zusammen	10
Lagerzins:	
für die ersten drei Wochen . . . per Woche	2
für jede folgende Woche . . . . „ „	$1^1/_2$
Zollfachinage	2

Triest, den 21. Juli 1892.

LAGERHÄUSER
der
Gemeinde und der Handels- und Gewerbekammer in Triest.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Solideste Bezugsquelle sämmtlicher Aemter, Kanzleien und Bureaux.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme:
Wien, I., Wallfischgasse 15.
Inserate nach aufliegendem Tarif.
K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 70. Wien, 20. Juni 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Eisenbahn-Convention vom 2./14. Jänner 1893*) zwischen der österr.-ungar. Monarchie und dem Kaiserthume Russland, betreffend den Anschluss der beiderseitigen Eisenbahnen bei Nowosielitza.

(Abgeschlossen zu Kiew am 2./14. Jänner 1893, ratificirt zu Wien am 31. Mai 1893.)

(*Uebersetzung.*)

Die Regierung Seiner Majestät des Kaisers von Oesterreich, Königs von Böhmen etc. etc. und Apostolischen Königs von Ungarn

und

die Regierung Seiner Majestät des Kaisers aller Reussen

haben, von dem Wunsche geleitet, die Verkehrsbeziehungen zwischen den beiderseitigen Staaten durch eine Eisenbahnverbindung bei Nowosielitza weiter auszudehnen, den Beschluss gefasst, die aus diesem neuen Bahnanschlusse sich ergebenden Fragen durch ein Uebereinkommen einvernehmlich zu regeln und zu diesem Zwecke zu ihren Commissären ernannt, und zwar:

die Regierung Seiner Majestät des Kaisers von Oesterreich, Königs von Böhmen etc. etc. und Apostolischen Königs von Ungarn:

den Herrn Heinrich Ritter von Wittek, Doctor der Rechte, geheimen Rath, Sectionschef im k. k. Handelsministerium,
den Herrn Emil Ritter von Guttenberg, Generalmajor,
den Herrn Adolf Freiherrn von Jorkasch-Koch, Ministerialrath,
den Herrn Johann Fekete de Bélafalva, Regierungsrath;

und

die Regierung Seiner Majestät des Kaisers aller Reussen:

den Herrn Alexander von Borodin, Ingenieur der Wegecommunicationen, Hofrath,
den Herrn Heinrich Freiherrn von Rosen, Civilingenieur, wirklichen Staatsrath,
den Herrn Eugen von Schimanowsky, Oberst im Generalstabe,
den Herrn Nicolaus Freiherrn von Firks, Oberst im Generalstabe,
den Herrn Gabriel von Karnowitsch, Ingenieur der Wegecommunicationen, Staatsrath,
den Herrn Simon Sofronéjeff, Ingenieur der Wegecommunicationen, Hofrath;

welche auf Grund der ihnen zu diesem Zwecke gehörig ertheilten Vollmachten, unter Vorbehalt der Ratification, über die nachstehenden Artikel übereingekommen sind:

*) Enthalten in dem am 15. Juni 1893 ausgegebenen XXV. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 89.

Artikel 1.

Zum Zwecke der Verbindung des Netzes der Russischen Südwestbahnen mit dem österr. Eisenbahnnetze in der Bukowina soll zwischen der bestehenden Station Oesterr.-Nowosielitza der Bukowinaer Localbahnen und der in Russ.-Nowosielitza, woselbst die im Bau begriffene Zweiglinie der russischen Südwestbahnen auszumünden haben wird, zu errichtenden Station ein Anschluss hergestellt werden.

Artikel 2.

Nachdem die auf den vorerwähnten Eisenbahnanschluss bezüglichen technischen Fragen, betreffend die Herstellung der Verbindungsstrecke, den Grenzpunkt, woselbst der Anschluss der österreichischen und der russischen Bahnlinie stattzufinden haben wird, und die Anlage der vorgedachten Grenzbahnhöfe auf den beiden benachbarten Staatsgebieten, bereits den Gegenstand einer aus Abgeordneten der betheiligten Bahnverwaltungen zusammengesetzten Localcommission gebildet haben, ertheilen die beiden Regierungen dem Protokolle der gedachten Commission, welche am $\frac{\text{24. und 25. Juli}}{\text{5. und 6. August}}$ 1891 zu Czernowitz abgehalten wurde, ihre Genehmigung.

Artikel 3.

Entsprechend den Bestimmungen des erwähnten Protokolls und nach dem diesem Protokolle angeschlossenen Plane A soll der Anschluss der beiderseitigen Bahnlinien mittelst eines zwischen den beiden Grenzbahnhöfen anzulegenden Doppelgeleises bewerkstelligt werden, wovon das eine Geleise die Spurweite von 1·435 m und das andere jene von 5 Fuss (englisches Mass) zu erhalten hat.

Diese Verbindungsbahn wird die österr.-russische Grenze vermittelst einer über den Grenzbach Rokitna zu erbauenden Brücke übersetzen und die österreichische Demarcationslinie bei dem österreichischen Grenzpfahl Nr. 1207, die russische Demarcationslinie aber zwischen den russischen Grenzpfählen Nr. 1207 und 1208, und zwar in einer Entfernung von 120 m von dem letzteren Grenzpunkte überschreiten.

Artikel 4.

Die Herstellung des Schienenweges, sowie der Fahrbetriebsmittel soll auf beiden Seiten in einer für den Betrieb mittelst Locomotiven geeigneten Weise erfolgen.

Artikel 5.

Die hohen vertragschliessenden Theile werden, jeder bezüglich seines Gebietes, dafür Sorge tragen, dass die zu erbauenden Anschlussstrecken sobald als möglich, spätestens aber vor Ende des Jahres 1893 vollendet werden.

Artikel 6.

Der Betriebswechsel an der Grenze soll derart vor sich gehen, dass die österreichischen Züge auf dem schmalspurigen Geleise in die russische Station und die russischen Züge auf dem breitspurigen Geleise in die österreichische Station einfahren.

Bezüglich der Anlage der beiden Grenzbahnhöfe wird festgesetzt, dass die betreffenden Arbeiten, nämlich die Erweiterungsbauten in der bestehenden österreichischen Grenzstation zu Oesterr.-Nowosielitza, sowie die Arbeiten der ersten Herstellung für die zu Russ.-Nowosielitza zu errichtende russische Grenzstation, gemäss den von der gedachten Localcommission vereinbarten und dem Protokolle vom $\frac{\text{24. und 25. Juli}}{\text{5. und 6. August}}$ 1891 angeschlossenen Plänen ausgeführt werden sollen.

Artikel 7.

Die hohen vertragschliessenden Theile übernehmen, jeder für sein Gebiet, den Bau und die Erhaltung der in den Artikeln 3 und 6 erwähnten Verbindungsgeleise und Grenzstationen dergestalt, dass die hieraus erwachsenden Kosten hinsichtlich des österreichischen Theiles, und zwar mit Einschluss des auf österreichischem Gebiete gelegenen breitspurigen Geleises, von der österreichischen Bahnverwaltung zu tragen sind, wogegen die bezüglichen Kosten für die russische Theilstrecke mit Einschluss des auf russischem Gebiete gelegenen schmalspurigen Geleises der russischen Bahnverwaltung zur Last fallen.

Der Bau der Grenzbrücke wird durch die russische Verwaltung bewirkt werden, welcher die österreichische Verwaltung die Hälfte der bezüglichen Kosten zu ersetzen hat.

Für die Ausführungsprojecte dieser Brücke wird die russische Verwaltung die Genehmigung der competenten österreichischen Behörden einholen.

Artikel 8.

Die Erhaltung und Ueberwachung der auf österreichischem Gebiete zwischen der Grenze und der Station gelegenen doppelgeleisigen Strecke, mit Ausnahme des österreichischen Theiles der Grenzbrücke, soll der österreichischen Verwaltung; die Erhaltung und Ueberwachung der Grenzbrücke, sowie der weiter auf russischem Gebiete zwischen der Grenze und der Station gelegenen doppelgeleisigen Strecke aber der russischen Verwaltung obliegen.

Für die Benützung oder Erneuerung der vorgenannten Verbindungsstrecken, mit Einschluss der Brücke und der beiden Grenzbahnhöfe, und aus Anlass des Betriebes derselben, werden die beiden Verwaltungen einander keinerlei Entschädigung leisten.

Artikel 9.

Die volle Landeshoheit mit Einschluss der Justiz- und Polizeigewalt bleibt auf den beiden Grenzbahnhöfen, sowie auf den zwischen diesen Bahnhöfen und der Grenze gelegenen Bahnstrecken ausschliesslich jenem der hohen vertragschliessenden Theile vorbehalten, auf dessen Gebiet der betreffende Bahnhof und die betreffende Bahnstrecke sich befinden.

Es wird den Verwaltungen der Anschlussbahnen überlassen, sich vorbehaltlich der Genehmigung der zuständigen Behörden beider Staaten über die Massnahmen zu verständigen, welche in Bezug auf die Signalisirung, den Telegraphendienst, sowie bezüglich aller übrigen Einzelheiten des Dienstes in den beiden Grenzbahnhöfen zu treffen sind.

Damit die Anlage der Verbindungsgeleise und der Grenzbahnhöfe ihrem Zwecke entsprechend erfolgen könne, werden die genannten Verwaltungen sich gegenseitig ihre Lichtraumprofile für Hochbauten und Fahrbetriebsmittel bekanntgeben.

Artikel 10.

Die hohen vertragschliessenden Theile werden alle nöthigen Veranstaltungen treffen, damit das durch die Verschiedenheit der Spurweite der Geleise bedingte Entladen und Wiederbeladen der Güterwagen in den Grenzbahnhöfen mit dem möglich geringsten Aufwande an Zeit und Kosten vor sich gehen könne.

Zu diesem Zwecke, wie auch behufs leichterer Beförderung der Züge sollen in dem österreichischen und dem russischen Grenzbahnhofe die für den Dienst der Nachbarbahn erforderlichen Nebengeleise, sowie die sonstigen zur Erleichterung des Personenverkehres und des Güterumschlages bestimmten Bauten und Anlagen hergestellt werden.

Behufs Vermeidung unnöthiger Umladungen haben die Bahnverwaltungen ein Abkommen in der Richtung zu treffen, dass die von einer der beiden Grenzstationen abgefertigten und zum Eintritte in das benachbarte Staatsgebiet bestimmten Güter soweit als möglich, und soferne die Zoll- und Polizeivorschriften der bezüglichen Länder dem nicht entgegenstehen, in rückkehrende Wagen des Nachbargebietes verladen werden.

Auch werden die Verwaltungen der beiden anschliessenden Bahnnetze in den Grenzbahnhöfen für die Bereitstellung eines zur Einrichtung eines kleinen Bureau für den Dienst der Nachbarbahn bestimmten Locals Vorsorge zu treffen haben.

Artikel 11.

Die Beamten und Angestellten, welche bei den zwischen den beiden Grenzbahnhöfen verkehrenden Zügen dienstlich verwendet werden, haben die in dem Nachbargebiete in Geltung stehenden Signal- und sonstigen Dienstesvorschriften sich anzueignen und zu befolgen. Soferne dieselben in dem benachbarten Bahnhofe Dienstesverrichtungen vornehmen, haben sie den Anordnungen des Vorstandes dieses Bahnhofes sich zu fügen. Im Uebrigen bleiben dieselben der Disciplinargewalt ihrer vorgesetzten Bahnverwaltung, sowie der Aufsicht der Behörden ihres eigenen Ländergebietes unterstellt.

Artikel 12.

Die beiden Verwaltungen werden, jede für ihr Gebiet, die Fahrordnungen und Zugsanschlüsse für den Personen- und Gütertransport festsetzen und dieselben, wie auch spätere Aenderungen, sich gegenseitig mittheilen.

Nöthigenfalls werden die hohen vertragschliessenden Theile ihren Einfluss dahin geltend machen, dass der Fahrdienst in der für den wechselseitigen Verkehr vortheilhaftesten Weise geregelt werde.

Artikel 13.

Die auf den Anschlussstrecken für den Personen- und Gütertransport einzuhebenden Tarife werden von den beiden Bahnverwaltungen unter Genehmigung der betreffenden Regierungen einvernehmlich festgesetzt werden. Dabei werden die hohen vertragschliessenden Theile darauf Bedacht nehmen, dass die gedachten Tarifsätze sowohl den Anforderungen des Betriebes, als den Bedürfnissen des Verkehres entsprechen.

Artikel 14.

Zwischen den Angehörigen der beiden Ländergebiete soll weder in Bezug auf die Beförderungspreise, noch hinsichtlich der Zeit der Abfertigung ein Unterschied gemacht werden, unbeschadet der durch die Zollvorschriften bedingten Aufenthalte. Diese Zollvorschriften sollen auf die Angehörigen beider Ländergebiete gleichmässig angewendet werden.

Artikel 15.

Die hohen vertragschliessenden Theile werden dafür Sorge tragen, dass die Einführung directer Transporte im Personen- und Güterverkehre, sobald dieselben von den beiden Regierungen im Interesse des Verkehres als wünschenswerth erachtet werden sollten, auf Seite der bezüglichen Bahnverwaltungen keinem Hindernisse begegne.

Artikel 16.

Jeder der beiden Regierungen bleibt vorbehalten, alle jene polizeilichen Massnahmen, mit Einschluss der Gesundheits- und Zollpolizei, zu treffen, zu denen die Eröffnung des den Gegenstand des gegenwärtigen Uebereinkommens bildenden Bahnanschlusses Veranlassung geben sollte. Hiebei soll, soweit thunlich, im gegenseitigen Einvernehmen vorgegangen werden.

Die beiden Regierungen werden sich dahin verständigen, dass die einvernehmliche Feststellung der den Zolldienst betreffenden Massnahmen noch vor der Eröffnung der Anschlussbahn erfolge.

Was die Ertheilung der Passvisa, sowie die Förmlichkeiten der zollamtlichen Untersuchung und Abfertigung des Reisegepäckes und der Ein- und Ausfuhrgüter betrifft, so verpflichten sich beide Regierungen, die den Anschluss zwischen den beiden Stationen von Nowosielitza herstellende Bahnlinie nicht ungünstiger als irgend eine andere die Grenze der beiderseitigen Staaten überschreitende Bahnlinie zu behandeln und für die erstere im Interesse der Förderung des Verkehres alle nach den Gesetzen der beiderseitigen Staaten zulässigen Vereinfachungen und Erleichterungen zu gewähren.

Die gleich günstige Behandlung soll auch bei den die fragliche Bahnlinie betreffenden tarifarischen Massnahmen platzgreifen.

Artikel 17.

Die Verbindungsbahn zwischen den beiden Stationen von Nowosielitza soll auch für die Beförderung der Post, und zwar sowohl der Brief- als der Fahrpost, sowie für die Anlegung von Telegraphenleitungen benützt werden.

Behufs Einrichtung des Post- und Telegraphendienstes auf dieser Bahnlinie werden die Post- und Telegraphen-Verwaltungen der hohen vertragschliessenden Theile das Einvernehmen pflegen.

Artikel 18.

In allen Fällen, in welchen die beiderseitigen Bahnverwaltungen über die verschiedenen in dem gegenwärtigen Uebereinkommen vorgesehenen Punkte und insbesondere über die Mittel zur Aufrechthaltung des ordnungsmässigen Betriebes zwischen den beiden Grenzstationen, sowie der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen sich nicht sollten verständigen können, werden die Regierungen von Amtswegen vorgehen und einvernehmlich die erforderlichen Massnahmen treffen.

Artikel 19.

Das gegenwärtige Uebereinkommen soll ratificirt und die Ratifications-Urkunden hierüber sollen zu Wien innerhalb sechs Monaten vom Tage der Unterfertigung oder, wenn möglich, noch früher ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen haben die Commissäre das gegenwärtige Uebereinkommen unterzeichnet und demselben ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen zu Kiew, in doppelter Ausfertigung am 2./14. Jänner des Jahres 1893.

Wittek m. p.
Guttenberg m. p.
Jorkasch m. p.
Fekete m. p.

Borodin m. p.
Rosen m. p.
Schimanowsky m. p.
Firks m. p.
Karnowitsch m. p.
Sofronéjeff m. p.

Vorstehende Convention wird mit der Wirksamkeit für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder kundgemacht.

Wien, am 9. Juni 1893.

Taaffe m. p. **Bacquehem** m. p. **Steinbach** m. p.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Erweiterung der Station Eulau der Dux-Bodenbacher Bahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Tetschen hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Erweiterung der Station Eulau für den 22. Juni anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 11.568.]

— (Erweiterung der Station Wodňan: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Pisek hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die aus Anlass des Baues der Localbahn Wodňan-Prachatitz projectirte Erweiterung der Station Wodňan für den 20. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Statthaltereirath Schebanek betraut. [G.-I.-Z. 11.279.]

— (Linie Bodenbach—Komotau: Erweiterung der Stationen Kulm und Klein-Kahn; Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Aussig hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Erweiterung der Stationen Kulm und Kleinkahn der Dux-Bodenbacher Bahn für den 20., bezw. 21. Juni anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 11.928.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Anlage einer Personen-Haltestelle bei Goltsch-Jenikau: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Czaslau hat die politische Begehung bezüglich des Projectes für die Anlage einer Personen-Haltestelle bei Goltsch-Jenikau für den 20. Juni anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 11.926.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Triest; Adaptirungen am Bahnhofe in Wien.) Zur Ausführung der Adaptirung in der Lackierer-Werkstätte, Herstellung eines Gehsteges und Erweiterung der Einfahrt bei den Locomotivremisen in der Station Wien wurde die Bewilligung ertheilt. [30. Mai, Z. 28.110.]

— (Linie Wien—Pottendorf—Wr.-Neustadt: Verlängerung des Schleppgeleises nächst der Station Hennersdorf zum Ringofen VI.) Das Project für die Verlängerung der beim linksseitigen, in km 10·0/1 der Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn nächst der Station Hennersdorf abzweigenden und zum Ringofen VI der Wienerberger Ziegelfabriks- und Baugesellschaft führenden Schleppbahn um circa 100 m in der Richtung gegen Achau wurde zur Ausführung genehmigt. [23. Mai, Z. 20.018.]

— (Linie Villach—Franzensfeste: Erzmagazin in der Station Paternion-Feistritz.) In der Station Paternion-Feistritz wird für Zwecke des Zinkbergbaues „Rubland" ein Erzmagazin hergestellt. [20. Mai, Z. 26.416.]

Localbahn Innsbruck-Hall. (Bauliche Veränderungen und Neuherstellungen.) Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 22. April durchgeführten commissionellen Verhandlung wurde das Project: 1. für die in km 1·4/6, 5·4/6, 9·2/4 der Localbahn herzustellenden neuen Ausweichen; 2. für die Verlegung der Bahngeleise gegen Süden in km 5·5/6 bis 6·2 von der Salzburger Reichsstrasse auf eigenen Unterbau; 3. für die Verlegung der Haltestellen „Arzl" von km 5·7/8 nach 5·4/5 und „Saggen" von km 8·8/9 nach 8·9/10, ferner die Errichtung einer neuen Wartehalle: „K. k. Landeshauptschiessstand Kaiser Franz Josef", in km 5·4/6 zur Ausführung genehmigt. [28. Mai, Z. 27.764]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Uebernahme eines Glastransportwagens.) Das k. k. Handelsministerium hat die von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn erstattete Anzeige, dass der der Firma Stelzig, Kittel & Co. in Steinschönau gehörige Glastransport-Specialwagen, welcher bisher unter Nr. 950 im Fahrparke der Böhmischen Nordbahn eingestellt war und nunmehr in den Besitz der Oesterreichischen Glashütten-Gesellschaft in Aussig überzugehen bestimmt ist, in den gesellschaftlichen Fahrpark der Aussig-Teplitzer Eisenbahn unter Nr. 199 eingestellt werden soll, genehmigend zur Kenntniss genommen. [Z. 28.859.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Anschaffung von 18 Locomotiven.) Seitens des k. k. Handelsministeriums wurde die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beabsichtigte

Anschaffung von 6 zweifach gekuppelten Personenzugs-Locomotiven mit Drehgestell sammt Tendern, welche nach den mit Handelsministerial-Erlässen vom 2. Juli 1887, Z. 23.992, vom 5. Februar 1891, Z. 1041, und vom 25. Mai 1889, Z. 17.610, genehmigten Typenplänen erbaut werden sollen, mit dem Bemerken genehmigt, dass gegen die beabsichtigte constructive Aenderung des Drehgestelles kein Anstand obwaltet. Desgleichen hat das k. k. Handelsministerium die in Vorlage gebrachten Planskizzen für dreifach gekuppelte vierachsige Güterzugslocomotiven mit vorderem einachsigen Laufachsengestelle (Bisselgestelle), von welchen 12 Stück sammt Tendern zur Bestellung kommen sollen, genehmigt, und wurde die Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingeladen, die bezüglichen Detailconstructionspläne ehestens in Vorlage zu bringen. [Z. 18.447.]

Behebung von Verkehrsstörungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn - Betriebs-Direction Lemberg):

15. Juni. Gesammtverkehr in der Strecke Karapcziu—Czudin wieder aufgenommen.

16. Juni. In der Strecke Stanislau—Husiatyn wurde bis auf Weiteres provisorischer Localverkehr zwischen Stanislau—Nizniów einerseits und Korosciatyn—Husiatyn andererseits aufgenommen. Die Zwischenstrecke Nizniów—Korosciatyn ist unfahrbar.

Nachrichten aus Ungarn.

Concessionirte Localbahn Nagy-Becskerek—Pancsova. (Baubeginn.) Die Bauarbeiten der concessionirten Localbahn Nagy-Becskerek—Pancsova (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 5 und 16), d. i. einer die productivsten Gebiete des südlichen Ungarns (Banat) in westöstlicher Richtung durchschneidenden, die im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linien Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek der Nagy-Kikinda—Nagy-Becskereker Eisenbahn-Actiengesellschaft und Nagy-Becskerek—Versec der Torontáler Localbahn-Actiengesellschaft mit der Donau-Dampfschiffahrtsstation Pancsova verbindenden, 65·4 km langen Localbahnlinie sind bereits in voller Thätigkeit begriffen. Die Erdarbeiten, mit Inbegriff einer bedeutenden Aufschüttung zur Herstellung des Bahnhofes Pancsova, sind zum Theile bereits soweit vorgeschritten, um den Bau der zahlreichen Durchlässe beginnen zu können. Im Falle der Andauer günstiger Witterung wird der Bau voraussichtlich noch vor dem vertragsmässigen Termine fertiggestellt werden.

Projectirter Bau einer elektrischen Strasseneisenbahn zwischen Miskolcz und dem Badeorte Görömbölyi-Tapolcza. (Beschlussfassung.) Die Stadtgemeinde Miskolcz hat im Vereine mit dem Munkácser Domcapitel, letzteres als Eigenthümer des unweit von Miskolcz gelegenen Badeortes Görömbölyi-Tapolcza, den Beschluss gefasst, zwischen Miskolcz und dem genannten Badeorte eine elektrisch zu betreibende Strassenbahn zu erbauen und wurden die diesbezüglichen technischen Vorarbeiten bereits durchgeführt.

Kgl. ungar. Handelsministerium. (Modificirung der Transport-Bestimmungen, die Ein- und Durchfuhr bisher als seuchenverdächtig behandelter Waaren betreffend.) Wie aus Budapest berichtet wird, wurden durch einen an alle ungarländischen öffentlichen Verkehrsanstalten und die Grenzstations-Sanitätsanstalten gerichteten Circular-Erlass die bisher aufrecht bestandenen Transportverbote, welche aus sanitären Rücksichten für gewisse aus Deutschland, Frankreich, Belgien, Holland und Rumänien stammende Waaren erlassen worden sind, durch Verordnung des Handelsministers ausser Kraft gesetzt. Indess bleiben dem Einfuhrverbote auch noch fernerhin folgende aus Russland stammende Waaren unterworfen:

1. Wäsche in benütztem, ungereinigtem Zustande, gebrauchte Kleidungsstücke, auch Schubwerk und gebrauchtes Bettzeug. Als Reisegepäck oder im Falle einer Uebersiedlung unterliegen diese Gegenstände der sanitätspolizeilichen Behandlung.
2. Hadern mit Ausnahme der hydraulisch gepressten, mit eisernen Reifen verbundenen Ballen, wenn sie mit behördlich beglaubigten Ursprungszeichen und Nummern versehen sind, ferner neue Abfälle, Shoddy und neue Papierabfälle.

Die Durchfuhr der dem Einfuhrverbote unterliegenden Artikel ist gestattet, wenn behördlich beglaubigt wird, dass in dem Nachbarstaate, wo die Durchfuhr erfolgen soll, der Transport gestattet ist und wenn der Transport in einem vollständig abgesonderten und verschlossenen Raume bewerkstelligt wird.

Ausland.

Deutsches Reich. (Unfälle beim Eisenbahnbetriebe im April.) Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat April beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 4 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 15 Entgleisungen und 15 Zusammenstösse in Stationen und 158 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 189 Personen verunglückt, sowie 32 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 94 unerheblich beschädigt. Von den beförderten Reisenden wurden 7 getödtet und 27 verletzt, und zwar entfallen: 3 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahndirection (rechtsrhein.) zu Cöln, je eine Tödtung auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, auf die Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahndirectionen zu Hannover und zu Bromberg und auf die kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, 16 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahndirection (rechtsrh.) zu Cöln, 5 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahndirection (linksrh.) zu Cöln, 2 Verletzungen auf die kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, 1 Verletzung auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin und 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt. Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienste wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 22 getödtet und 113 verletzt, von Steuer- u. s. w. Beamten 1 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 12 getödtet und 7 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Beamter getödtet und 38 Beamte verletzt. Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34.437·80 km Betriebslänge und 904,968.257 geförderten Achskilometern) 184 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar Eisenbahn, in dem Verwaltungsbezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (rechtsrhein.) und auf den grossherz. Oldenburgischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2529·44 km Betriebslänge und 28,144.006 geförderten Achskilometern) 9 Fälle, die bei der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und der Lübeck-Büchener Eisenbahn vorgekommen sind.

Preussen. (Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Wandsbeck nach Mölln.) Das kgl. Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat einem zu Wandsbeck zusammengetretenen Comité die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Wandsbeck über Trittau nach Mölln ertheilt.

Russland. (Stationsnamen-Aenderung.) Der Name der Station Radomsk der Warschau-Wiener Bahn ist in „Nowo-radomsk" abgeändert worden.

— (Umbenennung der Kursk-Kiewer Eisenbahn-Gesellschaft.) Die Kursk-Kiewer Eisenbahn-Gesellschaft ist in „Kiew-Woronesher Eisenbahn-Gesellschaft" umbenannt worden, nachdem die genannte Gesellschaft die Bahn von Kursk nach Woronesh (Station der Koslow-Woronesh-Rostower Bahn) hergestellt hat.

Schiffahrt.

Panama-Canal. Wie die Tagesblätter berichteten, hat die Panama-Canal-Gesellschaft den am 6. April 1893 unterzeichneten Vertrag, betreffend die Erstreckung der Concession veröffentlicht. Hienach wurde Seitens des Staates Columbien eine Frist von zwanzig Monaten, d. i. bis zum 31. October 1894 bewilligt, um eine neue Gesellschaft zu bilden, welche binnen zehn Jahren, von dem Zeitpunkte der Constituirung an gerechnet, den Bau des Panama-Canales zu vollenden hat. In dem genannten Vertrage wurde ferner bestimmt, dass die Liquidation in drei Terminen je 500.000 Frcs. zu erlegen habe, welche von den zu Lasten der Gesellschaft geschriebenen 8,000.000 Frcs. in Abzug zu bringen sind. Was das Material betrifft, so wird dasselbe von dem Vertrage in keiner Weise berührt und wird den Gegenstand eines contradiktorisch aufzunehmenden Inventars bilden. Die anderen Bestimmungen der früheren Verträge bleiben aufrecht

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 19. bis zum 25. Juni.)

Adriatischer Dienst.

20. Juni, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

21. „ um 4 1/2 Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis", Capitän G. Brazzanovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.

22. „ um 7 Uhr Vorm.: Dampfer „Tibisco", Capitän C. Zalampich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.

„ um 8 Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

23. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Oreste", Capitän E. Radeglis, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Porasto, Risano und Perzagno.

24. „ um 8 Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.

„ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.

25. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Messina", Capitän F. Goll, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

20. Juni, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Flora", Capitän R. Colledani, nach Smyrna, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Zante, Canea, Rethymo, Candien, Syra, Piräus und Khios. Anschluss in Smyrna nach Mytilene, Dardanellen, Gallipoli, Cesmé, Samos und Rhodus.

21. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Danae", Capitän L. Barichievich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Corfu, Santa Maura, Argostoli, Calamata, Piräus, Salonich, Cavalla, Lagos, Dedeagatsch und Dardanellen; ferner nach Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt und Batum.

22. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Medea", Capitän E. Meccozzi, nach Alexandrien, Syrien, Karamanien, Smyrna und Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Port Said, Jaffa, Caiffa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus.

23. „ zu Mittag: Dampfer „Thalia", Capitän B. Gelcich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Beyruth, Larnaca, Limassol und Rhodus.

24. „ um 11 Uhr Vormittags: Dampfer „Espero", Capitän P. Covacich, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

21. Juni, um 4 Nachmittags: Dampfer „Orion", Capitän A. Orlando, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai und Kobe.

„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Südbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 29. Mai wurde unter Intervention des landesfürstlichen Commissärs k. k. Sectionschefs Rudolf Freiherrn von Lilienau die 43. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Südbahn-Gesellschaft abgehalten. Den Vorsitz führte der Präsident Prinz Egon zu Hohenlohe. Nach dem Geschäftsberichte pro 1892 betrugen die Brutto-Einnahmen sämmtlicher gesellschaftlichen Hauptbahnen 41,163.914 fl. (+ 106.951 fl. im Jahre 1891). Davon entfielen auf das österr. Netz 34,080.124 fl. (+ 126.327 fl.) und auf das ungar. 7,083.791 fl. (— 19.315 fl.) Der Civil-Personenverkehr hat auf den österr. Linien eine erfreuliche Steigerung erfahren. Es wurden nämlich im Ganzen befördert 14,556.271 Passagiere (+ 898.237 oder 6·6 Percent) und eine Totaleinnahme von 10,025.133 fl. (+ 123.316 fl oder 1·2 Percent) erzielt. Der Militär-Personenverkehr umfasste 261.756 Personen (— 7118) und brachte eine Einnahme von 276.439 fl. (+ 6578 fl.). Der Eilgutverkehr umfasste 71.140 t (+ 5099) t oder 7.7 Percent) und lieferte einen Ertrag von 1,202.273 fl. (+ 26.529 fl. oder 2·3 Percent). Im Partei-Frachtenverkehr wurden befördert 6,381.546 t (— 48.442 t oder 0·8 Percent) und daraus vereinnahmt 28,381.258 fl (— 11.216 fl. oder 0·04 Percent). Die gegenüber der Abnahme der Tonnage verhältnissmässig geringe Mindereinnahme ist dem Umstande zuzuschreiben, dass der Verkehr der österr. Linien insbesondere in Artikeln mit höheren Tarifsätzen auf weitere Distanzen befördert, sich wesentlich intensiver gestaltete. Bezüglich der Aenderungen im Tarifsystem erwähnt der Bericht, dass die Gesellschaft, um den Wünschen der Interessenten und dem Verlangen der Regierung zu entsprechen, sich schliesslich zur Annahme des Reformtarifes entschlossen hat. Gleichzeitig wurde auch ein neuer Kilometerzeiger eingeführt. Bei den Personentarifen wurden die früheren Taxen beibehalten. Die Betriebsausgaben betrugen 16,880.641 fl. (+ 77.781 fl. oder 0·46 Percent). Die Erhöhungen der Betriebskosten wurden durch die Steigerung der Leistungen bedingt. Es ergab sich mithin ein Betriebsüberschuss von 24,283.273 fl. (+ 29.170 fl. oder 0·12 Percent). Der Betriebscoëfficient stellte sich auf 41·01 Percent. Der oben angeführte Ueberschuss reducirt sich jedoch nach Abrechnung der besonderen Ausgaben, der Cotirung und Stempelgebühren für 3percentige Obligationen und der Einkommensteuer auf 18,892.308 fl. Die aus dem Abschlusse der Betriebsrechnung ersichtliche Passivpost des Wechselcoursverlustes hat in Folge des in der zweiten Hälfte des Jahres eingetretenen Steigens des Goldagios eine Erhöhung um mehr als 2 Percent erfahren. Die Localbahnen haben 209.549 fl. Einnahmen und 133.168 fl. Ausgaben, die Pachtbahnen aber an ersteren 3,370.927 fl. und an letzteren 1.350.167 fl. aufzuweisen. Das Reinerträgniss war bei jenen 76.421 fl., bei diesen aber resultirte ein Abgang von 60.355 fl., so dass beide zusammen 16.025 fl. Reinertrag geliefert haben. Der Geschäftsbericht wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und nach längerer Debatte dem Antrage des Verwaltungsrathes hinsichtlich der Verwendung des Reingewinnes zugestimmt, wonach von dem Ueberschusse per 1,351.491 fl. eine Dividende von 3 Frcs. per Actie mit dem Totalerfordernisse von 1,091.230 fl. gezahlt und der Rest per 261.251 fl. auf neue Rechnung vorgetragen wird. Hierauf wurde zur theilweisen Erneuerung des Verwaltungsrathes geschritten und zu Mitgliedern desselben Ladislaus von Tisza, Maximilian Graf Trauttmansdorf-Weinsberg, Charles Staas und Gustav Freiherr von Rothschild wiedergewählt und die Wahl des Prinzen Hohenlohe bestätigt. Zu Rechnungsrevisoren wurden Gustav Figdor, Josef Landauer und Alois Wismayer gewählt. Schliesslich wurde die Uebernahme des Betriebes auf den schmalspurigen steiermärkischen Landes-Localbahnen Pöltschach-Gonobitz und Preding-Wieselsdorf-Stainz durch die Gesellschaft beschlossen.

Generalversammlungen.

3. Juni: Austro-Belgische Eisenbahn-Gesellschaft.
3. „ Eisenbahn Wien-Aspang.
3. „ Erzherzog Albrecht-Bahn.
12. „ Barcs-Pakraczer Localbahn.
14. „ Localbahn Asch-Rossbach.
15. „ Mühlkreisbahn.
15. „ Prag-Duxer Eisenbahn.
20. „ Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft.
20. „ Bozen-Meraner Bahn.
25. „ Localbahn Febring-Fürstenfeld.
25. „ Localbahn Fürstenfeld-Hartberg.
26. „ Kahlenberg Eisenbahn System Rigi.
26. „ Localbahn Wels-Aschach.
27. „ Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.
27. „ Localbahn Gleisdorf-Weiz.
28. „ Mährische Westbahn.
29. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.
30. „ Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha.
30. „ Mährisch-Schlesische Centralbahn.
14. Juli: Localbahn Potscherad-Wurzmes.

Personal-Nachrichten.

Se. k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchster Entschliesung vom 24. Mai d. J. allergnädigst zu gestatten geruht, dass der Betriebs-Inspector der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn Friedrich Lergetporer in Reichenberg das Ritterkreuz erster Classe des kgl. württembergischen Friedrich-Ordens;

der Private in Wien, Mitglied der Administration der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Ferdinand Frankl das Officierskreuz des kgl. rumänischen Kronen-Ordens;

der Expeditor der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Wilhelm Niemetz in Teschen das Ritterkreuz des kgl. serbischen Takowa-Ordens;

der Mercantil-Capitän Andreas Gjurković den fürstlich montenegrinischen Danilo-Orden vierter Classe annehmen und tragen dürfen.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.

Druckfehler-Berichtigung.

Im III. Nachtrag zu dem vom 1. October 1891 giltigen Ausnahmetarif für Zucker ist auf Seite 4 dem Frachtsatze für 10 t von Brüx nach Martigny (705 Cts.) ein Sternchen beizufügen und auf Seite 5 der Frachtsatz für 10 t von Nimburg (Oe.N.W.B.) nach Payerne von 546 auf **576** richtigzustellen.

Diese Berichtigungen treten am 1. Juli 1893 in Wirksamkeit.

Wien, am 15. Juni 1893. [533]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

IV. Nachtrag zum Kilometerzeiger.

Mit Giltigkeit vom 1. Juli 1893 gelangt zu den vom 1. Jänner 1892 giltigen Kilometerzeigern des westlichen und östlichen Netzes zur Gebührenberechnung für den Transport von Civilpersonen und Reisegepäck, sowie für Militärtransporte auf den Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen je der IV. Nachtrag zur Ausgabe.

Der Nachtrag zum Kilometerzeiger für das westliche Netz enthält nebst Berichtigungen des Hauptkilometerzeigers auch die kilometrischen Entfernungen der Strecke Schrambach — Kernhof und der Localbahnen Zeltweg-Fohnsdorf und Wels—Unter-Rohr, der Nachtrag zum Kilometerzeiger für das östliche Netz enthält Ergänzungen bezüglich der Station Matejowce.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die Stationen oder bei den k. k. Eisenbahn-Betriebs-Directionen zu beziehen.

Wien, am 15. Juni 1893. [534]

Mährisch-Schlesischer Nachbar-Verkehr.

Einführung eines neuen Tarifes und Ausgabe eines Anhanges hiezu.

Am 1. Juli 1893 tritt ein neuer Tarif für den Mährisch-schlesischen Nachbar-Verkehr und den Verkehr mit der k. k. Donau-Ufer-Bahn, Theil II, in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-schlesischen Centralbahn, der Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen: Donau-Uferbahn (Wien Lagerhaus), Erbersdorf—Würbenthal, Kriegsdorf—Römerstadt, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnlinien: Sternberg—Wichstadtl, Lichtenau, Hohenstadt—Zöptau und der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals.

Mit dem Tage der Einführung dieses Tarifes tritt der für den gleichnamigen Verkehr bestehende Tarif vom 1. Mai 1891, sammt den hiezu erschienenen Nachträgen I und II ausser Kraft. Insoweit jedoch in diesem Tarife Frachtsatz-Erhöhungen enthalten sind, bleiben die bezüglichen billigeren Frachtsätze des Tarifes vom 1. Mai 1891 und die Nachträge I und II noch bis 31. Juli 1893 in Giltigkeit.

Gleichzeitig gelangt zu dem oben genannten Tarife für den Mährisch-Schlesischen Nachbarverkehr ein „Anhang" zur Ausgabe, welcher ermässigte Frachtsätze für verschiedene Artikel und Relationen im angegebenen Verkehrsgebiete enthält.

Durch diesen Anhang wird der vom 1. Jänner 1891 giltige zu Theil II, Gebühren-Tarif für den Güter-Transport, giltig vom 1. März 1888, ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes und Anhanges sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 15. Juni 1893. [535]

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung directer Frachtsätze für die Beförderung von Borstenvieh von Krakau und Bielitz nach Wien (St. Marx) im Kartirungswege.

Mit 1. Juli 1893 treten für die Beförderung von Borstenvieh von Krakau und Bielitz nach Wien (St. Marx) bei Einhaltung der gemeinsamen Bestimmungen des Tarifes, Theil I, der österr.-ungar. Eisenbahnen, giltig vom 1. Jänner 1893, sowie der nachstehenden Bestimmungen die folgenden directen Frachtsätze im Kartirungswege in Wirksamkeit, und zwar:

Nach Wien (St. Marx) von	Frachtgebühren für die Beförderung von Borstenvieh bei Benützung von zwei Etagen	einer Etage oder einem gedeckten Wagen	offenen Wagen	bei Abfertigung nach den Normalgewichten
	pro 1 m² der einfachen Bodenfläche der verwendeten Wagen in Kreuzern ö. W.			pro 100 kg in Kreuzern ö. W.
Krakau (K.F.N.B.) .	677·5	392·4	392·4	196·0
Bielitz (K.F.N.B.) .	556·0	321·9	321·9	180·8

1. Die vorstehenden Frachtsätze finden nur auf solche Sendungen Anwendung, welche aus den Confinirungsanstalten in Krakau und Biala stammen und ab Krakau (K.F.N.B.), bezw. Bielitz (K.F.N.B.) zur Beförderung gelangen.
2. Die Frachtsätze pro Quadratmeter finden nur in dem Falle Anwendung, wenn sich die Gebühren auf Grund der Normalgewichte und der hiefür ausgewiesenen Frachtsätze nicht billiger stellen.
3. Gegen Entrichtung obiger Gebühren steht es dem Versender frei, die Wagen unter Beachtung der bezüglich der Verladung bestehenden besonderen behördlichen Anordnungen mit der ihnen beliebigen Anzahl Thiere zu beladen. Die Eisenbahnen übernehmen jedoch für Thiere, welche während des Transportes umstehen, entspringen oder verletzt werden, sowie für die durch unrichtige Angaben in den Frachtbriefen bei der Ausladung entstehenden Differenzen keine Haftung.

4. Die unter manchen Viehwagen befindlichen Futterkästen (Trommeln) können auch zur Beförderung einzelner Stücke Borstenvieh benützt werden und wird hiefür eine besondere Gebühr nicht eingehoben.
5. Auf Beistellung von Wagen mit Futterkästen (Trommeln) oder bestimmten Bodenflächen haben die Parteien keinen Anspruch.
6. Die Instradirung der Transporte erfolgt via Süssenbrunn.

Wien, am 15. Juni 1893. [536]

K. k. priv. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
zugleich im Namen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. k. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Einführung directer Fahrkarten von Leitomischl nach Chrudim und Königgrätz.

Ab 1. Juli gelangen von Leitomischl nach Chrudim und Königgrätz über Pardubitz und umgekehrt directe einfache Fahrkarten III. Classe für Personenzüge ung für Schnell- und Personenzüge combinirt zur Ausgabe. Die Preise derselben betragen in Gulden österr. Währ.:

Leitomischl von oder nach	Personenzug	Schnell- und Personenzug combinirt
Chrudim	1.05	1.25
Königgrätz	1.30	1.50

Wien, am 14. Juni 1893. [537]

Die Direction der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Niederländischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit auf österreichischem Gebiete gelegenen fremden Stationen.

Im Verkehre mit den auf österreichischem Gebiete gelegenen im Tarifhefte 5 aufgeführten Stationen Bodenbach, Eger, Franzensbad, Moldau, Reichenberg, Tetschen, Voitersreuth, Warnsdorf, Weipert der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Reichenberg der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn finden die reglementarischen Bestimmungen der Abtheilung A des Theiles I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits Anwendung.

Wien, am 13. Juni 1893. [538]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sonstige Nachrichten.

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Schlafwagenverkehr Wien—München.) Einem vielseitig geäusserten Bedürfnisse entsprechend, verkehren vom 16. Juni angefangen bei den zwischen Wien Westbahnhof und München coursirenden Nachtschnellzügen (Wien Westbhf. ab 8 U. 20 M. Abends, München an 6 U. 55 M. Früh, und München ab 9 U. 12 M. Abends, Wien an 6 U. 55 M. Früh) Schlafwagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft, welche für Reisende I. und II. Classe eingerichtet sind. Der Preis für die Benützung beträgt für die I. Classe 10 Mk., für die II. Classe 8 Mk.

K. und k. Bosnabahn. Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahn Doboy-Simin Han. (Neuer Tarif.) Mit 1. Mai ist unter Ausserkraftsetzung des Tarifes der k. und k. Bosnabahn vom 1. Juli 1887 sammt Nachträgen ein neuer allgemeiner Tarif für den Transport von Personen, Reisegepäck, Expressgut und als Reisegepäck zu befördernde Hunde zur Einführung gelangt, welcher um den Preis von 35 Kreuzer bei der k. und k. Bosnabahn erhältlich ist.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Ausgabe von in Vorhinein erhältlicher Couponbillets im Verkehre zwischen Budapest und Wien und vice versa.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass im Interesse der Bequemlichkeit des reisenden Publicums im Budapester und in sämmtlichen in der Provinz befindlichen Fahrkarten-Stadtbureaux der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, ferner in Budapest bei den mit dem Verkauf von Fahrkarten betrauten kgl. ungar. Post- und Telegraphenämtern und sonstigen Fahrkarten-Verkaufsstellen (Hotels, Tabaktrafiken) und in dem Reisebureau der Firma Thomas Cook & Sohn, schliesslich in Wien im Fahrkarten-Stadtbureau der kgl. Ungarischen Staatsbahnen und bei der Firma Schenker & Comp. von Budapest nach Wien, resp. vice versa lautende Fahrkarten zur Ausgabe gelangen. Die von Wien nach Budapest lautenden Coupon-Fahrkarten sind auch bei der Personencasse des Budapester Ost- und Westbahnhofes erhältlich, so dass der von Budapest nach Wien Reisende schon bei der Hinfahrt auch die Fahrkarte für die Rückreise lösen kann. Diese neuen Coupon-Fahrkarten bieten den Vortheil, dass dieselben, sowie die übrigen Couponbillets in beliebiger Anzahl, und zwar an den Cassen der Budapester und Wiener Bahnhöfe gleichzeitig auch zur Hin- und Rückfahrt in vorhinein gelöst und wann immer benützt werden können, sowie dass dieselben vor der Benützung nicht abgestempelt werden müssen, demnach mit denselben die Reise ohne jede weitere Förmlichkeit angetreten werden kann. Die Preise dieser Fahrkarten sind vollkommen gleich jenen der gewöhnlichen von Budapest nach Wien und vice versa lautenden Fahrkarten. Schliesslich wird noch bemerkt, dass diese Fahrkarten sowohl über Bruck, als auch über Marchegg und bezüglich letzterer Route sowohl über die Linie der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, als auch über jene der Kaiser Ferdinands-Nordbahn giltig sind.

— (Einführung eines combinirbaren Eisenbahn- und Schiffahrts-Rundreiseverkehrs mit dem Oriente.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen verlautbart, dass mit 1. Juni ein orientalischer Rundreiseverkehr ins Leben getreten ist, welcher sich, von den Häfen Fiume und Triest ausgehend, auf Schiffstouren bis zu den Häfen Piräus (Athen), Constantinopel, Salonichi, Alexandrien, Port Said, Jaffa, Beirut, Smyrna, Batum, Burgas und Odessa, sowie auf die Eisenbahnstrecken Zimony—Constantinopel und Salonichi, sowie auf die Linie Rustschuk — Varna erstreckt. Dieser Verkehr schliesst sich mit den Stationen Fiume, Triest, Zimony und Rustschuk dem Gebiete des Vereins-Rundreiseverkehrs an und gelangen in demselben Rundreisehefte I. und II. Classe zu ermässigten Preisen mit 60tägiger Giltigkeit zur Ausgabe, jedoch nur für solche Reisen, welche sich nebst den Linien der betheiligten Eisenbahnen wenigstens auch auf eine Schiffslinie erstrecken. Diese Rundreisehefte werden in Budapest und Wien in den Fahrkarten-Stadtbureaux der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, weiters in Belgrad, Sophia, Philippopel, Salonichi und Constantinopel bei den betreffenden Billetencassen ausgegeben.

Obstverkehr mit Belgien und Niederland. (Prolongation der im Vorjahre gewährten Frachtermässigungen.) Die für frisches Obst und frische Nüsse, sowie für neue leere Obstkörbe im Niederländisch- und Belgisch-Südwestdeutschen, Niederländisch- und Belgisch-Bayerischen Verkehr und im Niederländischen Verkehr mit Basel, Waldshut etc. im vergangenen Jahre gewährten Frachtermässigungen kommen auch für das laufende Jahr, vom Tage dieser Bekanntmachung bis Ende December, mit der Massgabe zur Anwendung, dass in den in Frage kommenden Verkehrbeziehungen des Niederländisch-Südwestdeutschen Verbandes bei Aufgabe von 5 oder 10 t die Frachtsätze des Specialtarifs A 2 oder I berechnet werden.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage **2%**, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt		Das Zugeständniss wird gemacht:					Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht		Zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
	von der	und im Namen der	für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	per 100 kg				
1317	**Kaiser Ferdinands-Nordbahn**		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.E.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Grussbach-Schönau loco via Lundenburg	Nachweisung eines **Minimal-Verfrachtungsquantums von 3000 metr. Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. August 1893 bis Ende Juli 1894	Localtarif vom 1. Jänner 1893	35·1 kr.	33·1 kr.	2·0 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1318	**Oesterr. Nordwestbahn**	Betheiligten Verwaltungen	Hadern der Classe B	Iglau k.k.St.B.	Vysočan B.N.B.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe B giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Kein directer Frachtsatz	—	48 kr.	—	Im Kartirungswege		
				Iglau Oe.N.W.B.	Vysočan Oe.N.W.B.			Localtarif der Oe.N.W.B.	57·3 kr.	48 kr.	9·3 kr.			
1319	**Oesterr. Nordwestbahn**		Baumaterialien und Bau-Inventargegenstände	Wien Oe.N.W.B. Prag Oe.N.W.B. Leitmeritz Tetschen Oe.N.W.B. Aussig Oe.N.W.B. Kolin Oe.N.W.B.	Deutschbrod	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen und unter Aufrechthaltung der für die einzelnen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B.	Verschieden	30% Frachtermässigung von den officiellen Frachtsätzen der Oe.N.W.B.	Verschieden	Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der Duplicat-Frachtbriefe, auf welchen das Baubureau der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz als Absender und alleiniger Empfänger erscheinen muss, bis Ende Februar 1894	Die Transporte müssen für den Bau der Localbahn Deutschbrod-Humpoletz bestimmt sein
1320	**Oesterr. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn**		Pflastersteine	Einsiedl	Arnau	Bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen und unter Aufrechthaltung der sonstigen für Güter der Classe C giltigen Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen obliegt der Partei	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif der Oe.N.W.B. und S.N.D.V.B.	33·3 kr.	25 kr.	8·3 kr.	Im Kartirungswege		Auf den Frachtbriefen muss das Bürgermeisteramt in Arnau als Absender und alleiniger Empfänger erscheinen

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	für die Transportstrecke: nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1321	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl	sämmtlichen österr., bezw. ungarischen Stationen des Tarifes Theil III, Hefte 1 und 2 für den Süddeutschen Eisenbahn-Verband	Fulda, Hattersheim, Limburg i/Nassau, Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirkes Frankfurt a/M.	Bestimmungen des Theiles III, Heft Nr. 1 vom 1. October 1889 und Heft Nr. 2 vom 10. April 1891 des Süddeutschen Eisenbahn-Verbandes	Vom 1. Juli 1893 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Vorbezeichneter Tarif Theil III, Hefte Nr. 1 und 2		*)		Im Kartirungswege		
1322	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Erdwachs, roh, unverpackt	Boryslaw	Altona	Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juli 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1892		Pfge. 378		Im Kartirungswege		
					Hamburg B.					375				
				Drohobycz	Altona					376				
					Hamburg B.					373				
1323	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Güter der Wagenladungs-Classe A 1	Altsandez	den in den Heften 1 und 2 des nebenbezeichneten Tarifes im Classengut-Verkehre (Schnitt-Tafel I b) enthaltenen deutschen Stationen	Einhaltung der besonderen Bestimmungen des nebenbezeichneten Tarifes	Vom 1. Juli 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina vom 1. September 1892, Heft 1 und 2		Bis zum Schnittpunkte der Schnitt-Tafel I a Pfennige 137		Im Kartirungswege		
			B	oder vice versa						125				

*) Die directen Frachtsätze sind zu bilden wie folgt:
a) bezüglich der Tarifstationen des Heftes Nr. 1, Seite 76 des Tarifes:

	Theilfrachtsätze für 100 kg in Mark – Schnittpunkt Nr. 1	2	3
Fulda	1·60	—	—
Hattersheim	1·73	—	—
Limburg i/N.	1·92	—	—

b) bezüglich der Tarifstationen des Heftes Nr. 2:
1. Seite 192 des Tarifes:

	1	2	3
Fulda	1·57	—	—
Hattersheim	1·70	—	—
Limburg i/N.	1·89	—	—

2. Seite 202 des Tarifes:

	Sopron (Oedenburg)	Székesféhérvár (Stuhlweissenburg)	Velencze
	Frachtsätze für 100 kg in Mark		
Fulda	3·10	3·64	3·64
Coursdifferenz Pfennig	2	—	—
Hattersheim	3·23	3·77	3·77
Coursdifferenz Pfennig	2	—	—
Limburg i/N.	3·42	3·96	3·96
Coursdifferenz Pfennig	2	—	—

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1324	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und Weizen aus Pos. G 13 des Tarif-Theil I	Jezierna Zborow	Tarnopol	Aufgabe von mindest. 10000 kg pro Wagen unter der Adresse eines Mühlen-Etablissements und muss auch der Bezug des Getreides durch das betreffende Mühlen-Etablissement geschehen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 11 17	kr. 9·4 11·5	kr. 1·6 5·5	Im Kartirungswege		
1325	Böhmischen Westbahn		Cement Pflastersteine Baukalk	Prag Radotin Beraun	Pilsen	Die an die Tarifbegünstigung für die frachtgutmässige Beförderung von Baumaterialien etc. zu Neuanlagen von Industrie-Etablissements — enthalten im Nachtrag II zum Anhang zum Localgütertarife der B.W.B. — geknüpften Bedingungen	Bis Ende December 1893	Localgütertarif, u. zw.: ad a) Tarifclasse A ad b) " C	ad a) / ad b) 54·6 / 32·1 50·0 / 29·5 36·7 / 22·0 kr. ö. W.	ad a) / ad b) 38·22 / 22·47 35·00 / 20·65 25·69 / 15·4 kr. ö. W.	ad a) und b) 30 Procent	Im Rückvergütungswege	Siehe Punkt 8 der Bestimmungen nebenbezeichneter „Tarifbegünstigung"	Sendungen müssen für die in dem Bürgerlichen Bräuhause in Pilsen auszuführenden Neubauten, als: Lagerkeller, Binderwerkstätte, Maschinenhaus-Anlage und Arbeiter-Wohnungen bestimmt sein
1326	Südbahn-Gesellschaft	K. k. österr. Staatsbahnen und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	Weinhefe, gepresste	Gumpoldskirchen	Lajta-Ujfalu	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Das Auf- und Abladen hat im Sinne der tarifmässigen Bestimmungen zu erfolgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Besteht kein directer Tarif		30 Heller		Im Kartirungswege		
1327	Südbahn-Gesellschaft		Holzpapierstoff der Pos. II/29 des Tarifes Theil I	Wildon Bruck a/M. Graz Graz	Gruz Gruz Peggau Gloggnitz	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller 22 39 22 70	Heller 16 36 12 60	Heller 6 3 10 10	Im Kartirungswege		
1328	Südbahn-Gesellschaft		Cement	Trifail	Zágráb S.B.	Auflieferung von mindestens 1000 Tonnen während der Begünstigungsdauer. Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen. Auf- und Abladen durch Partei	Bis Ende December 1893	Localtarif	38 Heller incl. ung. Steuer	32 Heller incl. ung. Steuer	6 Heller	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	Die Publication erfolgt: und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Tarif: Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1329	**Kaschau-Oderberger Eisenbahn**	Königlich ungar. Staatsbahnen	Roheisen	Dombrau	Diósgyör	Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende 1893	Localtarife		47·9 kr.		Im Kartirungswege		

Ergänzung. K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen. Die im Verordnungs-Blatte Nr. 65 ex 1893, unter fortlaufender Nr. 1268, verlautbarte Frachtermässigung für Krebse als Eilgut ist rücksichtlich der Bestimmungsstation Prag durch den Zusatz: „St.E.G. und Oe.N.W.B." zu ergänzen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

k. k. Handels-Ministeriums

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 71. Wien, 22. Juni 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

PROTOKOLL

über die

am 29. Mai 1893 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes** unter dem Vorsitze Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers **Olivier Marquis Bacquehem.**

Anwesende:

Der Stellvertreter des Vorsitzenden im Staatseisenbahnrathe, Se. Excellenz der Präsident der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen, Herr k. k. Sectionschef **Dr. Leon Ritter von Biliński.**

Die Mitglieder des Staatseisenbahnrathes, Herren:

Alexander Adler,
Dr. Matthäus Bártoli,
Carl Graf von Belrupt-Tissac,
Giovanni Benussi,
Gottlieb Bondy,
Wilhelm Briess,
Josef Edler von Burgstaller-Bidischini,
Peter Cofler,
Franz Graf von Coronini-Cronberg,
Wilhelm Dannhauser,
Alfred Deutsch,
Josef Freiherr von Di Pauli,
Heinrich Freiherr von Doblhoff-Dier,
Anton Johann Effmert,
Dr. Wilhelm Exner,
Julius Ritter von Gomperz,
Josef Gröger,
Emil Ritter von Guttenberg,
Friedrich Wilhelm Haardt,
Samuel Ritter von Hahn.
Dr. Josef Alfred Heilsberg,
Dr. Leo Ritter von Herz,
Carl Hladik,
Otto Huber,
Wilhelm Hupfeld,
Dr. Samuel Jenny,
Johann Kapf,
Anton Carl Lemach,
Alfred Ritter von Lindheim,
Carl Luckmann,
Max Mauthner,
Stanislaus Mayer,
Max Ritter von Mersi,
Philipp Moser,
Johann Murnik,
Franz Obratschai,
Dr. Thaddäus Pilat,
Heinrich Pollitzer,
Heinrich Popper,
Emanuel Ritter von Proskowetz,
Leopold Reich,
Victor Riedl Edler von Riedenstein,
Eugen Freiherr Ritter von Zahony,
Josef Rochlitzer,
Jakob Freiherr von Romaszkan,
Dr. Victor Wilhelm Russ,
Thomas Schadelook,
Anton Ritter von Schauenstein,
Carl Schayer,
Ignaz Schiebl,

Julius Schneider,
Carl Steiner,
Ladislaus Ritter von Struszkiewicz,
Eugen Freiherr von Styrcea,
Stanislaus Szczepanowski,
Anton Tausche,
Nicolo Cavaliere de Trigari,
Paul Welponer,
Philipp Wertheimer.

Die Ersatzmitglieder, Herren:

Stanislaus Burstin,
Isaak Holzer,
Michael Michalski,
August Freiherr von Phull.

Von Seite des k. k. Handelsministeriums:

Herr k. k. Ministerialrath **Ludwig Wrba,**
Herr k. k. Sectionsrath **Dr. Josef Ritter von Küchler,**
Herr Oberinspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, Regierungsrath **Dr. Max Freiherr von Buschman,**
Herr Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, kaiserl. Rath **Eduard Seling.**

Von Seite der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:

Herr Verkehrsdirector k. k. Hofrath **Carl Wessely,**
Herr General-Directionsrath k. k. Hofrath **Dr. Franz Liharzik,**
Herr Oberinspector **Wilhelm von Drathschmidt.**

Als Schriftführer:

Official der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen **Johann Singer.**

Tagesordnung:

1. Mittheilungen über die Durchführung der vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, sowie über sonstige Vorkommnisse nnd Verfügungen.

2. Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1893/94.

3. Bestimmnng dreier Mitglieder des Staatseisenbahnrathes für die im Laufe dieses Jahres stattfindende Enquête über die im Interesse der Mühlenindustrie zu treffenden Tarifmassnahmen.

4. Antrag des Mitgliedes Gottlieb Bondy, wegen baldiger Inangriffnahme der projectirten Erweiterung des Bahnhofes der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Prag.

5. Antrag der Mitglieder Wilhelm Briess und Carl Steiner, wegen Eintheilung des Artikels Hohlglaswaaren in die Tarifclasse II—A—B, bezw. II—A—A.

6. Anträge des Mitgliedes Wilhelm Briess:
a) Wegen Herstellung eines Anschlusses nach Triebitz an den um 6 Uhr 42 Minuten Früh in Prossnitz eintreffenden Zug der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und
b) Revision des Eisenbahn-Betriebs-Reglements.

7. Antrag des Mitgliedes Heinrich Freiherrn v. Doblhoff-Dier, wegen entsprechender Rücksichtnahme auf die Stundeneintheilung des Badener Landes-Real- und Ober-Gymnasiums bei Feststellung der Verkehrszeiten der von, bezw. nach Baden abgehenden Localzüge.

8. Anträge des Mitgliedes A. J. Effmert, betreffend:
a) Einbeziehung der Station Beneschau in die fünfte Zone des Personentarifes;
b) Einführung eines Mittags-Schnellzuges in der Richtung von Budweis nach Prag und eines Nacht-Schnellzuges in der Richtung von Prag nach Budweis;
c) Abänderung der Fahrordnung im Localverkehre zwischen Prag und Beneschau;
d) Erweiterung des Budweiser Bahnhofes;
e) Errichtung einer Frachtenstation in der Prager Vorstadt bei Budweis;
f) Errichtung eines Waarenmagazins bei der Station Bukovsko-Dinin;
g) Auftheilung der Kosten der in Aussicht genommenen Umgestaltung der Haltestelle in Neudorf bei Budweis;
h) Abänderung der Fahrordnung in der Relation Neuhaus—Wessely—Ober-Cerekwe, und
i) Herstellung eines Warteraumes bei der Haltestelle Poříč der Strecke Budweis—Linz.

9. Anträge des Mitgliedes Josef Gröger:
a) Wegen Verbindung der beiden Localbahnen Elbogen—Neusattel und Chodau—Neudek;
b) wegen Richtigstellung des Schnitttarifes der Buschtěhrader Eisenbahn für Kohlentransporte aus dem Duxer Reviere ab Komotau nach Eger, Franzensbad und Graslitz, entsprechend dem am 1. Juli 1886 eingeführten Staffeltarife;
c) wegen Nichterneuerung der Refactie für Brüxer Kohle für Regiezwecke der Bayerischen Staatsbahnen und für Kladnoer Kohle nach Asch—Rossbach und
d) wegen Unterlassung der Erneuerung von Refactien für obengenannte Kohle ab Komotau in westlicher Richtung.

10. Antrag des Mitgliedes A. C. Lemach, wegen Weiterführung des um 12 Uhr 15 Minuten Nachts von Troppau abgehenden Personenzuges der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Oderberg.

11. Anträge des Mitgliedes Philipp Moser:
a) Wegen Umwandlung der schmalspurigen Staatsbahnlinie Lambach—Gmunden in eine Normalspurbahn und
b) wegen Weiterführung des Steyrer Wochenmarktzuges von Klein-Reifling bis nach Hieflau.

12. Anträge des Mitgliedes Franz Obratschai, betreffend
a) Desinficirung der Viehtransportwagen;
b) Weiterbeförderung des um 8 Uhr 25 Minuten Früh von Zauchtl abgehenden gemischten Zuges bis Bautsch und
c) Herabsetzung der Frachtsätze für Futtermittel im internen Verkehre.

13. Anträge des Mitgliedes Emanuel Ritter v. Proskowetz:
a) Wegen Einstellung eigens construirter und als solche auffällig bezeichnete Krankenwagen in die Personenzüge;
b) wegen Einführung von Viehtransportwagen nach dem englischen System Dorn;
c) betreffend Abänderung der Fahrordnung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in mehreren Relationen;
d) betreffend Publicirung eingetretener Verkehrsstörungen und
e) wegen Einleitung von Vorkehrungen behufs Abstellung der auf der Route Venedig—Cormons—Görz—Nabresina nach Triest und nach Wien fast regelmässig sich ergebenden Zugsverspätnngen.

14. Antrag des Mitgliedes Leopold Reich und des Ersatzmitgliedes Stanislaus Burstin wegen Herabsetzung der Tarifsätze für russisches Getreide im Transitverkehre.

15. Anträge des Mitgliedes Leopold Reich:
a) Wegen Ermässigung der Preise der Theilstreckenkarten und Einführung von Jahreskarten für einzelne Kronländer;
b) wegen Abänderung des § 64 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements und
c) wegen Erläuterung des Artikels „Grubenholz“ in den Frachttarifen.

16. Antrag des Mitgliedes Ignaz Schiebl wegen Erweiterung der Station Katowitz.

17. Anträge des Mitgliedes Carl Steiner:
a) Wegen Erweiterung des Bahnhofes in Hallein;
b) wegen Frachtberechnung bei Transporten von Holzkohle, Sägespänen, Rinde, Lohe etc. in Wagenladungen auf den k. k. Oesterr. Staatsbahnen und

c) wegen Herstellung von Brückenwaagen in der Station Hüttau und in anderen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen in Salzburg.

18. Antrag des Mitgliedes Friedrich Vogel, wegen Behandlung des Artikels „Magnesit“ nach dem Specialtarife III.

19. Antrag des Mitgliedes Philipp Wertheimer, wegen Untertheilung der Entfernungen von über 200 km in Zonen zu je 25 km.

Se. Excellenz der Herr Handelsminister eröffnet die Sitzung und theilt nach erfolgter Begrüssung mit, dass in Durchführung der mit Allerhöchster Genehmigung erlassenen Verordnung des Handelsministeriums vom 18. Jänner 1893, wonach der Section I des Landesculturrathes in Tirol und dem landwirthschaftlichen Vereine in Vorarlberg die Befugniss eingeräumt wurde, selbstständig je Ein Mitglied für die Berufung in den Staatseisenbahnrath in Vorschlag zu bringen, der Vorstand des landwirthschaftlichen Vereines in Vorarlberg, Herr Carl Graf Belrupt-Tissac, zum Mitgliede des Staatseisenbahnrathes ernannt worden ist.

An Stelle des Herrn Ludwig Kranz, welcher durch andauernde Kränklichkeit sich bemüssigt gesehen hat, sein durch viele Jahre versehenes Mandat als Mitglied des Staatseisenbahnrathes niederzulegen, wurde dessen bisheriger Ersatzmann, Herr Josef Rochlitzer, als Mitglied in den Staatseisenbahnrath berufen.

Ihr Ausbleiben von der heutigen Sitzung haben entschuldigt die Herren Johann Bayer, Dr. Cajetan Bulat, Max Epstein, Jakob Gall, Gustav Ritter v. Schoeller und Sigmund Szancer, an deren Stelle die betreffenden Ersatzmitglieder zur Sitzung eingeladen worden sind.

Ferner gibt seine Excellenz der Herr Handelsminister bekannt, dass ausser den in der Tagesordnung enthaltenen zahlreichen Anträgen nachträglich noch folgende Anträge eingebracht wurden:

Antrag des Mitgliedes Dr. Bártoli, betreffend die Ermässigung der Tarife für Weinsendungen auf den Oesterr. Eisenbahnen und Gewährung von Begünstigungen für die Zurücksendung leerer Fässer, Antrag des Mitgliedes v. Burgstaller wegen Herstellung des Anschlusses der im Baue begriffenen Eisenbahnlinie Monfalcone (Ronchi)-Cervignano an das italienische Eisenbahnnetz, Anträge des Mitgliedes Ritter von Gomperz wegen Bau einer Localbahn von Wolframs über Triesch nach Teltsch und wegen Umgestaltung der Station Göding der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Antrag des Mitgliedes Ritter v. Proskowetz. betreffend die Herabsetzung der Tarife für Futter- und Streumittel, ferner die Anträge des Mitgliedes Dr. Russ wegen Einstellung von Schlafwagen in die auf der Strecke Wien—Eger verkehrenden Schnellzüge Nr. 1 und 2 und in die betreffenden Anschlusszüge nach Karlsbad, sowie wegen Sicherung des Anschlusses des Postzuges Nr. 917 an den Südbahnzug Nr. 401 in Villach.

Rücksichtlich dieser Anträge bemerkt Seine Excellenz, dass dieselben, obgleich erst nach Ablauf des hiefür in der Geschäftsordnung festgesetzten Termines eingelangt, im Hinblicke auf die hervorgehobene Dringlichkeit der Vorberathung in den betreffenden Comités zugeführt worden seien und daher auch im Plenum zur Verhandlung gelangen werden. Es sei aber nicht mehr möglich gewesen, über diese Anträge Vorerhebungen einzuleiten.

Seine Excellenz der Herr Handelsminister ersucht daher, auf eine bereits wiederholt gemachte Bemerkung zurückkommend, die Mitglieder, ihre Anträge im Interesse einer möglichst gründlichen Behandlung derselben künftig im Sinne des § 4 der Geschäftsordnung mindestens 8 Tage vor Beginn der Sitzung einzubringen.

Nachdem das Mitglied Graf Belrupt-Tissac und das Ersatzmitglied Michalski, welche zum ersten Male an den Berathungen des Staatseisenbahnrathes theilnehmen, die im § 21 des Organisationsstatutes vorgesehene Angelobung geleistet hatten, erstattet das Mitglied Ritter v. Lindheim Namens des Comité den Bericht über die Angelegenheiten, betreffend **Personentarif und Fahrordnung**, und zwar zunächst über den Abschnitt II der „Mittheilungen über die Durchführungen der vom Staatseisenbahnrathe in der letzten Session gefassten Beschlüsse, wie über wichtigere Vorkommnisse und Verfügungen“.

Die Mittheilungen

zu Punkt 1, über die Erhöhung der Preise für Jahreskarten auf den Oesterr. Staatsbahnen, Ausgabe von Theilstrecken und Saisonkarten, sowie von Jahres-, bezw. Abonnementskarten für Stationen eines und desselben Gemeindegebietes, und

zu Punkt 2, über nachträgliche Aenderungen des Winterfahrplanes 1892/93,

werden nach dem Antrage des Referenten ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 3, betreffend Aenderungen des Sommerfahrplanes 1893 im Vergleiche zu dem vom Staatseisenbahnrathe begutachteten Entwurfe, beantragt das Mitglied Dr. Heilsberg, die der Personenbeförderung dienenden Züge der mit 2. Juni zu eröffnenden Linie Schrambach—Kernhof sowohl in der Sommer-, wie in der Winterfahrordnung bis Kernhof zu leiten.

Zu diesem Antrage bemerkt Referent, dass die General-Direction ihre Bereitwilligkeit ausgesprochen habe, während der Sommerperiode einen zweiten Personenzug bis nach Kernhof zu führen und diese Verbindung bei lebhaftem Verkehre auch in der Winterperiode aufrecht zu halten, mit welcher Zusage sich der Antragsteller für befriedigt erklärt.

Auf die Anregung des Mitgliedes Tausche wegen einer Verbesserung der Personenzugsverbindung zwischen Bodenbach und dem nordwestlichen Böhmen, erwidert Verkehrsdirector Hofrath Wessely, dass die Führung eines vierten Zugspaares zwischen Bodenbach und Teplitz, bezw. Osseg mit Rücksicht auf die zu geringe Personenfrequenz dieser Strecke nicht in Aussicht genommen werden könne; ebenso sei die Führung directer Personenwagen Mangels eines directen Schienenanschlusses der Oesterr. Staatsbahnen in der Station Bodenbach schwer durchführbar.

Nach der weiteren Bemerkung des Referenten, dass die General-Direction über einen in der Comitésitzung ausgesprochenen Wunsch wegen Fortsetzung des Zuges Nr. 620 zwischen Stroze nach Neu-Sandec die weiteren Erhebungen einleiten und das Resultat in der nächsten Session bekanntgeben werde, wird die Mittheilung zu Punkt 3 zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilungen

zu Punkt 4, betreffend die Umgangnahme von der Publicirung der Fahrordnungen in den Waggons,

zu Punkt 5, wegen Abänderung der Winterfahrordnung der Localbahn Eisenerz-Vordernberg,

zu Punkt 6, über die Inaussichtnahme der Wiedereinführung der gemischten Züge Nr. 2553 und 2554 auf der Localbahn Czernowitz-Nowosielitza,

zu Punkt 7, betreffend die Personenbeförderung mit dem Güterzuge Nr. 1166 ab Gaisbach, das Nichtanhalten des Schnellzuges Nr. 1105 in der Station Prägarten und

die Unmöglichkeit der Personenbeförderung mit dem Güterzuge Nr. 1171 in der Strecke Summerau—Gaisbach,

zu Punkt 8, wegen Abänderung der Fahrordnung der Localbahn Elbogen-Neusattel,

zu Punkt 9, betreffend die Einführung eines Schnellzuges zwischen Dux—Pilsen—Eisenstein—München und vice versa, Personenzugs-Anschlüsse in Dux, Brüx und Saaz, Einführung directer Wagen bei den Vergnügungszügen Dux—Sauerbrunn, bezw. von Teplitz und zurück, sowie betreffend die Führung eines directen Wagens zwischen Teplitz—Pilsen—Eisenstein und Teplitz—Pilsen—Wien.

zu Punkt 10, wegen Einstellung directer Schnellzugswagen auf den Routen Teplitz—Aussig—Prag—Wien und Teplitz—Schreckenstein—Wien, sowie wegen Activirung einer neuen Zugsverbindung zwischen Dresden und Teplitz,

zu Punkt 11, über die ablehnende Haltung der betreffenden ausländischen Eisenbahn-Verwaltungen gegen die Einführung von Sommer-Saisonkarten von grösseren Städten Deutschlands nach Teplitz und betreffend die Undurchführbarkeit der Herstellung eines Anschlusses in Dresden an den um 10 U. 5 M. Vm. von dort nach Görlitz und Breslau abgehenden Schnellzug,

zu Punkt 12, wegen Verbesserung der Personenzugsverbindung zwischen Horn und Wien,

zu Punkt 13, betreffend den Personenzugsverkehr im südlichen Böhmen,

zu Punkt 14, über die Einführung eines neuen Personenzuges von Pilsen nach Klattau,

zu Punkt 15, wegen Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in der Strecke Graz—Fehring und Nichteinführung eines Schnellzuges zwischen Graz und Budapest,

zu Punkt 16, über die Herstellung einer neuen Schnellzugsverbindung zwischen Wien (Westbahnhof) und London,

zu Punkt 17, wegen Activirung der Verbindung der Wien—Triester Tagesschnellzüge Nr. 3 und 4 mit Pettau,

zu Punkt 18, über die Verbesserung der Zugsverbindungen Wien—Böhmisch-Trübau via Prerau—Olmütz,

zu Punkt 19. betreffend den Verkehr der Personenzüge Nr. 5 und 6 zwischen Wien und Graz auch während der Frühjahrs- und Winterperiode, sowie über die Gründe, welche der beantragten Führung eines dritten Schnellzugspaares zwischen Wien und Triest entgegenstehen,

zu Punkt 20, über die Verbesserung der Zugsverbindungen zwischen Linz und Graz, ferner

zu Punkt 21, betreffend die Erfolglosigkeit der Verhandlungen wegen Verbesserung der Zugsverbindungen zwischen Mährisch-Ostrau und Brünn,

werden nach dem Antrage des Referenten ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 22 über die Wiedereinführung der Schnellzüge auf der Böhmischen Nordbahn mit 1. Mai 1893, richtet das Mitglied Deutsch an das Handelsministerium die Bitte, dahin wirken zu wollen, dass diese für das nördliche Böhmen so wichtigen Schnellzüge auch in der Winterperiode beibehalten werden.

Die Mittheilung zu Punkt 22 wird sodann zur Kenntniss genommen.

Uebergehend auf die Tagesordnung, bringt Seine Excellenz der Herr Handelsminister zunächst Punkt 2 derselben, Vorlage der Grundzüge für die Winterfahrordnung 1893/94 zur Verhandlung, über welche das Mitglied Ritter v. Lindheim gruppenweise referirt.

Zu den Fahrordnungs-Entwürfen für die Gruppe der westlichen und südlichen Linien bemerkt der Referent, dass der mit 1. Mai 1893 in Verkehr gesetzte beschleunigte Personenzug Nr. 20 Wels—Linz—Wien (Abfahrt Wels 5 U. 15 M. Früh, Linz ab 6 U. Früh, Wien an 10 U. 50 M. Vm.) mit den Anschlüssen in St. Valentin von und nach Steyr und von Freystadt, sowie in Amstetten von Waidhofen an der Ybbs, auch während des Winterdienstes aufrecht bleibt; desgleichen wird der den directen Anschluss an den Zug Nr. 914 in Amstetten vermittelnde Personenzug Nr. 50 nach Wien, im Winter schon von Amstetten aus täglich eingeleitet werden, so dass die Reisenden der Strecke Judenburg—St. Michael—Selzthal—Amstetten in Wien schon um 4 U. 20 M. Nm., statt erst mit dem Zuge Nr. 14 um 6 U. 45 M. Abds. eintreffen werden.

Die bisher in den Wintermonaten nur zwischen Salzburg und Hallein täglich verkehrenden Personenzüge Nr. 13 (Salzburg ab 9 U. 33 M. Abds.) und Nr. 14 (Salzburg an 7 U. 7 M. Früh) werden in der Winterperiode 1893/94 täglich in der ganzen Strecke Salzburg—Bischofshofen eingeleitet werden, wodurch in Bischofshofen ein directer Anschluss an die Nachtschnellzüge Selzthal—Bischofshofen von Graz, Pontafel und Villach auch während des Winters erhalten bleibt.

Ueber die geplante Früherlegung der Abfahrtszeit des von Wien in der Richtung nach Simbach abgehenden Orient-Expresszuges von 5 U. Nm. auf circa 8 U. 40 M. Früh sind die Verhandlungen mit den Anschlussbahnen noch nicht abgeschlossen.

In der Strecke Attnang—Puchheim—Schärding (Passau) wird ein drittes Zugspaar activirt; in der Strecke Tarvis—Laibach bleibt das vierte Zugspaar auch während des Winterdienstes in Verkehr.

Nach diesen Bemerkungen führt der Referent über den von dem Mitgliede Dr. Heilsberg in der Comitésitzung gestellten Antrag, wonach die im Sommer bestehenden Züge auf der ehemaligen Ungarischen Westbahn nach und von Graz auch im Winter aufrechtzuerhalten, und die Verbindung der westlichen Staatsbahnen mit Graz zu verbessern seien, aus, dass die General-Direction erklärt habe, auf der Strecke Graz—Fehring mit Rücksicht auf die zu geringe Frequenz (während der Wintermonate) ein viertes Zugspaar nicht in Verkehr setzen zu können, dass sie jedoch einer Verlegung der Züge dann zustimmen würde, wenn sämmtliche interessirten Gemeinden sich mit dieser Verlegung einverstanden erklären würden.

Bezüglich der Fahrordnungsentwürfe für die Gruppe der nördlichen Linien bemerkt der Referent, dass die Züge Nr. 12 Eger—Wien und Nr. 212/112 Prag—Wien in der seit 1. Mai geänderten Lage in Verkehr bleiben.

In der Strecke Beneschau—Prag werden die Züge Nr. 227 (Prag an 8 U. 12 M. Abds.) und Nr. 222 (Prag ab 7 U. 54 M. Abds.) auch während des Winterdienstes verkehren.

Auf den in Mähren gelegenen Staatsbahnlinien ist der gleiche Fahrplan in Aussicht genommen, wie derselbe seit 10. November 1892 im Winter bestanden hat; nur verbleibt zum Zwecke der Erhaltung der Frühzugsverbindung von Nieder-Lindewiese nach Troppau der Zug Nr. 21 mit der Abfahrt von Nieder-Lindewiese um 4 U. 15 M. Früh in der Lage der Sommerfahrordnung.

Ueber den Fahrplanentwurf für die in Galizien und in der Bukowina gelegenen Staatsbahnlinien bemerkt der Referent, dass die Schnellzüge Nr. 1 (Krakau ab 9 U. 20 M. Abds.) und Nr. 2 (Krakau an 6 U. 20 M. Früh)

auch während des Winterdienstes 1893/94 zwischen Lemberg-Podwołoczyska, bezw. Wołoczyska in Verkehr bleiben werden, wenn deren Frequenzergebniss sich als ein günstiges erweist; im Zusammenhange hiemit wird auch der Zug Nr. 1658 von Brody im Anschlusse an den Schnellzug Nr. 2 in Krasne in Ausführung kommen.

Eine weitere Zugsvermehrung gegenüber der Winterfahrordnung 1892/93 wird in den Strecken Krakau—Wieliczka, Krakau—Rzeszów, Stanislau—Buczacz, Tarnów-Orló, Jaroslau—Rawa ruska und Lemberg—Stryj eintreten.

Nach diesen Bemerkungen empfiehlt der Referent die Vorlage zur Annahme, welchem Antrage die Versammlung auch beipflichtet.

Auf die von dem Mitgliede Popper gegebene Anregung wegen einer Verbesserung der Fahrordnung der Localbahn Hadikfalva—Radautz entgegnet Verkehrsdirector Hofrath Wessely, dass die General-Direction diesen Wunsch insolange nicht erfüllen könne, als der Verwaltungsrath der Bukowinaer Localbahnen die von demselben bisher nicht erhältliche Zustimmung zu der Activirung eines fünften Zugspaares gegeben habe; es werde jedoch diesbezüglich nochmals mit der genannten Verwaltung das Einvernehmen gepflogen werden.

Das Mitglied Ritter v. Lindheim referirt hierauf über den in der Tagesordnung unter Punkt 6 a erwähnten Antrag des Mitgliedes Briess, lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle sich an die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen mit der Bitte wenden, in Prossnitz an den von Olmütz um 6 U. 5 M. Früh abgehenden und in Prossnitz um 6 U. 42 M. eintreffenden Zug der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einen Anschluss auf der Mährischen Westbahn herzustellen."

Auf diesen Antrag wird aus dem Grunde nicht eingegangen, weil bei Festhaltung der Anschlüsse eine bedeutende Abkürzung der Fahrzeiten, bezw. die Einführung reiner Personenzüge an Stelle der gemischten Züge nothwendig sein würde, aus welchen Massnahmen jedoch zu grosse Kosten erwachsen würden.

Zu dem Antrage des Mitgliedes Freiherrn v. Doblhoff-Dier wegen entsprechender Rücksichtnahme auf die Stundeneintheilung des Badener Landes-Real- und Obergymnasiums bei Feststellung der Verkehrszeiten der von, bezw. nach Baden verkehrenden Localzüge (Punkt 7 der Tagesordnung), bemerkt der Referent, dass die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen dem Handelsministerium und der Südbahn-Gesellschaft noch nicht zum Abschlusse gelangt seien, daher eine weitere Berathung über diesen Gegenstand vorläufig zu unterbleiben hätte.

Das Mitglied Freiherr v. Doblhoff-Dier stimmt dieser Anschauung zu und gibt der Hoffnung Ausdruck, dass über weitere Einflussnahme des Handelsministeriums die Fahrordnung einiger Südbahnzüge in dem Sinne abgeändert werde, dass die grosse Zahl auswärtiger Schüler (98 von 260), welche das Badener Gymnasium besucht, rechtzeitig, jedoch ohne Zeitverlust, von beiden Richtungen in Baden eintreffen und ohne Zeitaufwand wieder in seine Wohnorte zurückkehren könne.

Hierauf gelangen die folgenden in der Tagesordnung unter Punkt 8 a, b, c, h und i erwähnten Anträge des Mitgliedes Effmert zur Berathung:

Punkt 8 a:

„Es möge von der Verfügung, wonach Beneschau bei Prag in die 6. Zone einbezogen worden ist, wieder abgelassen und die bis November 1892 spontan zugestandene Begünstigung der 5. Zone für Beneschau bei Prag gewährt werden."

Hierüber wird folgender Beschluss gefasst:

„Dem Antrage kann wegen principieller Hindernisse keine Folge gegeben werden."

Punkt 8 b und c:

1. „Der um 5 Uhr 44 Minuten Nachmittags von Budweis nach Prag abfahrende und in Wessely an den Zug Nr. 5/205 anschliessende Personen-, resp. Schnellzug convenirt dem reisenden Publicum nicht so, wie es bezüglich des cassirten Mittagsschnellzuges der Fall war.

Es möge daher dieser Mittagsschnellzug von Budweis nach Prag wieder eingeführt, und wenn es nicht anders gehen sollte, der Abendschnellzug aufgelassen werden."

2. „Es möge ferner der einst bestandene und seit der Landesausstellung aufgehobene Nachtschnellzug, welcher von Prag um 11 Uhr vor Mitternacht abging und um 2 Uhr 30 Minuten nach Mitternacht in Budweis eintraf, eingeführt werden."

3. „Betreffend den Localverkehr zwischen Beneschau und Prag, wäre zu wünschen, dass die Abfahrt von Beneschau anstatt wie jetzt um 6 Uhr 40 Minuten Früh, erst in der Mittagsstunde, und die Abfahrt von Prag anstatt wie jetzt um 4 Uhr 25 Minuten Nachmittags, erst um 11 Uhr Nachts erfolge.

Der Localzug 6 Uhr 40 Minuten von Beneschau nach Prag ist mit Rücksicht auf die Züge 5 Uhr 38 Min. und 9 Uhr 29 Min. ziemlich überflüssig; dagegen würde derselbe zur Mittagsstunde der Bevölkerung sehr zu Statten kommen. Dasselbe betrifft den jetzt um 4 Uhr 20 Min. Nachmittags ab Prag nach Beneschau fahrenden Zug, der um 11 Uhr vor Mitternacht besser am Platze wäre."

Ueber diese Anträge wird beschlossen:

„Nachdem die General-Direction erklärt, dass

ad 1. Der Nachmittagsschnellzug von Prag nach Wien nicht aufgelassen werden kann und nur bei andauernd guter Frequenz zwischen Budweis und Prag die Einführung eines neuen Zuges in Erwägung gezogen werden würde,

ad 2. Der Nachtschnellzug, Prag ab 11 Uhr, durch Späterlegung des Personenzuges auf Prag ab 9 Uhr 30 Min. Abends und Anschlussgewinnung desselben in Gmünd an den Schnellzug von Eger vollständig entbehrlich wurde, und

ad 3. Eine Verlegung, bezw. Vermehrung der Localzüge zwischen Prag und Beneschau derzeit unthunlich ist,

erachtet der Staatseisenbahnrath die Wünsche der Petenten nicht weiter verfolgen zu können."

Punkt h:

„Unter Anschluss von 31 an die Handels- und Gewerbekammer in Budweis gerichteten Petitionen wird beantragt, dass der Zug Nr. 2053, welcher bisher von Wessely a. d. L. um 7 Uhr 45 Min. Vormittags blos nach Neuhaus verkehrt, einen Anschluss bis nach Ober-Cerekwe und von hier zurück nach Wessely a. d. L. erhalte."

Dieser Antrag findet nicht die Zustimmung der Versammlung.

Punkt 8 i:

„Es wird beantragt, dass auf der Haltestelle Poříč der Strecke Budweis—Linz ein Warteraum errichtet werde, der sowohl im Sommer, als insbesondere im Winter einem wirklichen Bedürfnisse entspricht und zu dessen Schaffung die nächsten Interessenten wohl einen Beitrag leisten würden."

Dieser Antrag wird der General-Direction zur Berichterstattung überwiesen.

Zu dem Antrage des Mitgliedes Lemach (Punkt 10 der Tagesordnung), lautend:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, es sei das hohe k. k. Handelsministerium dringend zu bitten, seinen mächtigen Einfluss auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn dahin anzuwenden, dass der um 12 Uhr 15 Min. Nachts von Troppau abgehende Zug eine Fortsetzung bis Oderberg erhalte",

wird die Regierung ersucht, die diesfällige Verhandlung mit der Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn weiter fortzusetzen.

Der in der Tagesordnung unter Punkt 11 b erwähnte Antrag des Mitgliedes Moser, lautend:

„Der Staatseisenbahnrath gernhe die Ausdehnung des dermalen jeden Donnerstag, als den Tag, wo in Steyr ein Wochenmarkt abgehalten wird, von Klein-Reifling nach dort

verkehrenden Zuges nach Hieflau als ein dringendes Bedürfniss sowohl für die Stadt Steyr, als auch für das obere Ennsthal zu erklären",

findet nicht die Zustimmung des Staatseisenbahnrathes.

Ueber den Antrag des Mitgliedes Obratschai (Punkt 12 der Tagesordnung), lautend:

„Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn werde aufgefordert, den um 8 Uhr 25 Min. Früh von Zauchtl abgehenden und um 8 Uhr 56 Min. Früh in Odrau eintreffenden gemischten Zug Nr. 3319 bis Bautsch verkehren zu lassen",

wird nachstehender Beschluss gefasst:

„Die hohe Regierung wird ersucht, wenn auch nicht durch Einführung neuer Züge, so doch durch Verlegung der bestehenden Züge, die Wünsche der Petenten zu befriedigen."

Nunmehr gelangen die in der Tagesordnung unter Punkt 13 c, d und e erwähnten Anträge des Mitgliedes Ritter v. Proskowetz wegen Abänderung der Fahrordnung in den Strecken Wien—Prerau—Olmütz und Prossnitz—Nezamislitz—Prerau, wegen Einleitung von Vorkehrungen behufs Abstellung der auf der Route Venedig—Cormons—Görz—Nabresina nach Triest und nach Wien fast regelmässig sich ergebenden Verspätungen, sowie wegen Publicirung der auf den Eisenbahnen eingetretenen Verkehrsstörungen zur Berathung.

Diese Anträge werden, nachdem von dem Referenten Ritter v. Lindheim constatirt worden war, dass auch in Pontafel die italienischen Anschlusszüge sehr häufig und erheblich verspätet eintreffen, der Regierung zur weiteren Veranlassung empfohlen.

Der Antrag des Mitgliedes Reich (Punkt 15 a der Tagesordnung), lautend:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wird dringend ersucht, den Preis der Theilstreckenkarten zu ermässigen und auch Jahreskarten für einzelne Kronländer einzuführen,"

wird in seinem ersten Theile der General-Direction zur Erwägung überwiesen, hinsichtlich des zweiten Theiles als principiell nicht durchführbar bezeichnet.

In fortgesetzter Berathung der Tagesordnung gelangt der in derselben unter Punkt 19 erwähnte Antrag des Mitgliedes Wertheimer zu Verhandlung.

Dieser Antrag lautet:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, es sei das hohe k. k. Handelsministerium dringend zu ersuchen, die Entfernungen über 200 km in Zonen zu je 25 km (anstatt wie bisher zu je 50 km) zu untertheilen."

Der Referent Ritter v. Lindheim stellt hierüber unter Hinweis auf den grossen Einnahmeausfall, welchen die Durchführung dieses Antrages zur Folge haben würde, Namens des Comité folgenden Antrag:

„Der Antrag kann derzeit wegen der grossen finanziellen Tragweite, die er besitzt, nicht zur Ausführung empfohlen werden."

Das Mitglied Wertheimer bedauert, dass sein Antrag nicht die Unterstützung des Comité gefunden habe, begründet denselben durch Anführung zahlreicher Beispiele, nach welchen bei Durchfahrung nur einiger Kilometer der Fahrpreis für volle 50 km entrichtet werden müsse, und empfiehlt schliesslich seinen Antrag zur Annahme.

Nach der Bemerkung des Verkehrsdirectors Hofrath Wessely, dass der bedeutende Ausfall in den Einnahmen, welcher bei der beantragten Untertheilung der Zonen entstehen würde, nur durch eine allgemeine Er-Erhöhung der Personentarife hereingebracht werden könnte, und dass auch bei dieser neuen Untertheilung gewisse Härten nicht zu vermeiden wären, schreitet Seine Excellenz der Handelsminister zur Abstimmung und wird hiebei der Antrag des Mitgliedes Wertheimer abgelehnt und der Comitéantrag zum Beschlusse erhoben.

Das Mitglied Ritter v. Lindheim erstattet nunmehr den Bericht über jene Anträge in Fahrordnungs-Angelegenheiten, welche nach Festsetzung der Tagesordnung eingelangt, jedoch geschäftsordnungsmässig unterstützt erscheinen und bereits den Gegenstand der Vorberathung in der Comitésitzung gebildet haben.

Hiebei empfiehlt der Referent zunächst den Antrag des Mitgliedes Dr. Russ, lautend:

„Die k. k. General-Direction wird ersucht, den Postzug Nr. 917 so zu legen, dass der Anschluss an den Südbahnzug Nr. 401 in Villach regelmässig erreicht wird,"

der General-Direction zur Prüfung und eventuellen weiteren Veranlassung zu überweisen.

Auf die Ausführungen des Mitgliedes Dr. Russ, welcher in eingehender Weise seinen Antrag begründet und denselben in der eingebrachten Fassung zur Annahme befürwortet, erwidert Verkehrsdirector Hofrath Wessely, dass die Fahrordnung des Personenzuges Nr. 917 wegen der Anschlüsse, welche derselbe in Amstetten, St. Michael und Glandorf vermittelt, ferner in Folge von Kreuzungen nicht abgeändert, daher der fragliche Anschluss nur nach Erreichung grösserer Regelmässigkeit des italienischen Schnellzugsanschlusses, sowie nur dann sichergestellt werden könne, wenn die Südbahn die Zuwartezeit ihres Zuges Nr. 401 in Villach entsprechend verlängere.

Bei der hierauf erfolgenden Abstimmung gelangt der Comitéantrag zu Annahme.

Der weitere Antrag des Mitgliedes Dr. Russ, lautend:

„Die k. k. Regierung und die k. k. General-Direction werden ersucht, den Schnellzügen Nr. 1 und 2 zwischen Wien und Eger in den Monaten Mai bis Ende September Schlafwagen beizugeben und zu veranlassen, dass dieselben von der Buschtěhrader Bahn in ihre Anschlusszüge Nr. 14 und 3 bis und von Carlsbad eingestellt werden,"

wird nach eingehender Begründung durch den Antragsteller der General-Direction zur Berücksichtigung überwiesen.

Hierauf gelangt der folgende Antrag des Mitgliedes Steiner zur Berathung:

„Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird gebeten, die Abschliessung der Warte- und Restaurationsräume in Salzburg bei Ankunft des Schnellzuges Nr. 104 von Bischofshofen aufzuheben, sowie überhaupt die Abschliessung dieser Räume zu anderen Tageszeiten auf das nothwendigste Mass zu beschränken."

Dieser Antrag wird über Anregung des Mitgliedes Hofrath Dr. Exner auf die Station Passau ausgedehnt und in der so erweiterten Form der General-Direction zur weiteren Veranlassung und Berichterstattung überwiesen.

Ueber den Antrag des Mitgliedes Schiebl wegen Einlegung neuer Personenzüge zwischen Neugedein-Klattau und Neugedein-Pilsen wird im Hinblicke auf die voraussichtlich geringe Frequenz dieser Züge zur Tagesordnung übergegangen.

Seine Excellenz der Herr Handelsminister bringt nunmehr die **allgemeinen Angelegenheiten** zur Verhandlung, über welche zunächst das Mitglied Dr. Russ Namens des Comité den Bericht erstattet.

Die Mittheilung zu Punkt 1, wonach seit der letzten Sitzung des Staatseisenbahnrathes im Staatsbetriebe keine neuen Eisenbahnlinien eröffnet wurden, wird zur Kenntniss genommen.

Zur Mittheilung zu Punkt 2 über die Fortschritte und den Stand der Studien in Betreff der Triester Eisen-

bahnfrage stellt der Referent nach erfolgter Begründung den Antrag:

„Die hohe Regierung wird ersucht, das Vorproject für die Linie Bischoflack—Divacca in der diesjährigen Arbeitscampagne zu fördern."

Ferner stellt und begründet das Mitglied v. Burgstaller folgenden Antrag:

Die hohe Regierung wird ersucht, über den Fortgang der Studien der Triester Eisenbahnfrage dem Staatseisenbahnrathe in seiner nächsten Session entsprechende Mittheilung zu machen."

Diese beiden Anträge werden zum Beschlusse erhoben und die Mittheilung zu Punkt 2 sodann zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilungen

zu Punkt 3, über die eventuelle Ausführung der Eisenbahnlinie Branowitz—Pohrlitz,

zu Punkt 4, wegen Behebung der Uebelstände auf der Rivabahn in Triest,

zu Punkt 5, betreffend die Herstellung des Umschlagplatzes in Linz und der Verbindungsbahn vom dortigen Bahnhofe zu demselben,

zu Punkt 6, über den Umbau des Bahnhofes Lemberg,

zu Punkt 7, betreffend die Aufstellung von Brückenwaagen in den grösseren Stationen der nordöstlichen Staatsbahnlinien, und

zu Punkt 8, wegen Erweiterung der Haltestellen Dielhau und Oppahof-Stettin, sowie der Station Freiheitau, ferner wegen Umgangnahme von der Vergrösserung der Warteräume in der Haltestelle Komorau,

bieten zu einer Bemerkung keinen Anlass.

Hierauf bringt Seine Excellenz der Herr Handelsminister die nachstehende von dem Mitgliede v. Riedl und Genossen eingebrachte Anfrage zur Verlesung:

„In der Herbstsession 1892 des Staatseisenbahnrathes hat das hohe Handelsministerium auf den Antrag des Mitgliedes v. Riedl auf Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn die Antwort ertheilt, dass mit Rücksicht auf die sinkenden Einnahmen der Böhmischen Westbahn dermalen noch nicht der geeignete Zeitpunkt zur günstigen Einlösung dieser Bahn erschienen sei.

Nachdem nach einer nicht sehr lange währenden Depression die Einnahmen der Böhmischen Westbahn im steten Steigen begriffen sind und bei den hohen Tarifen und dem sich fortwährend in aufstrebender Richtung sich entwickelten Verkehre ein Rückgang der Einnahmen ausgeschlossen erscheint,

nachdem weiter wiederholte Bitten und Eingaben aus den verschiedensten Kreisen und Interessenvertretungen an die hohe Regierung stattgefunden haben, ohne dass bisher etwas über die Action der hohen Regierung in die Oeffentlichkeit gedrungen ist,

so fragen die Gefertigten an, was in Angelegenheit der Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn seither geschehen ist und wie das hohe Handelsministerium weiter vorzugehen gedenkt, um diese die weitesten Kreise berührende dringende und brennende Frage einer baldigsten Lösung entgegenzuführen?"

In Beantwortung dieser Anfrage verweist Seine Excellenz der Herr Handelsminister auf die wiederholten Erklärungen, welche er ähnlichen Anfragen gegenüber, die sich auf die Verstaatlichungsaction der Regierung im Allgemeinen und bezüglich der Böhmischen Westbahn insbesondere bezogen, im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses und im Hause selbst abzugeben Anlass genommen habe.

Hienach werde auch diese Frage von der Regierung sorgsam im Auge behalten; es erscheine jedoch aus naheliegenden Gründen widerrathen, auf eine nähere Information über den augenblicklichen Stand der Angelegenheit einzugehen, über welche gegebenenfalls seinerzeit die geeigneten Vorlagen der verfassungsmässigen Behandlung im Abgeordnetenhause zuzuführen sein werden.

Das Mitglied Dr. Russ referirt hierauf über den in der Tagesordnung unter Punkt 4 erwähnten Antrag des Mitgliedes Bondy, lautend:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wird dringendst ersucht, alle Vorkehrungen zu treffen, dass der längst projectirte Erweiterungsbau des Bahnhofes der Franz Josef-Bahn in Prag spätestens im Frühjahre 1894 in Angriff genommen und zur Ausführung gebracht werde."

Nach der Bemerkung des Referenten, dass für die Erweiterung des Prager Bahnhofes und der Zugförderungsanlage in Nusle bereits der Betrag von 700.000 fl. verwendet worden sei, und dass für diesen Zweck im laufenden Jahre ein weiterer Betrag von 100.000 fl. für Prag und von 200.000 fl. für Nusle zur Verfügung stehe, sowie dass nach dem aufgestellten Arbeitsprogramme der Umbau des Aufnahmsgebäudes in Prag zuletzt werde in Angriff genommen werden, empfiehlt derselbe den nachstehenden Antrag zur Annahme:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wird dringendst ersucht, alle Vorkehrungen zu treffen, dass der Erweiterungsbau des Bahnhofes der Franz Josef-Bahn in Prag im Jahre 1894 vollendet werde."

Das Mitglied Bondy begründet seinen Antrag in eingehender Weise und spricht sich für den baldigen Umbau des Aufnahmsgebäudes, sowie überhaupt für eine Beschleunigung der gesammten Erweiterungsarbeiten aus.

Seine Excellenz der Herr Präsident Dr. Ritter v. Biliński bemerkt hiezu, dass die Staatseisenbahnverwaltung vor Allem für den Ausbau derjenigen Anlagen sorgen müsse, welche für die ungehinderte Abwicklung des Dienstes und für die Sicherheit des Verkehres unentbehrlich sind.

Von diesem Grundsatze geleitet, sei das Arbeitsprogramm aufgestellt worden und waren hiefür nicht allein technische, sondern auch finanzielle Rücksichten massgebend.

Zunächst sei die grossartige Zugförderungsanlage in Nusle errichtet worden, welche eine Erweiterung der Station Nusle selbst, sowie der Geleiseanlagen und der Frachtenmagazine am Bahnhofe in Prag folgte.

Die Staatseisenbahn-Verwaltung könne auch vom finanziellen Standpunkte keine so grossen Summen in das Budget einstellen, um diese umfangreichen Erweiterungsbauten auf einmal durchzuführen, und werde es daher nicht möglich sein, diese Bauten im Jahre 1894 zum Abschlusse zu bringen.

Bis zur Vollendung des neuen Aufnahmsgebäudes dürfte durch successive Herstellung von Zwischenperrons ein grosser Theil der jetzt bestehenden Unbequemlichkeiten, insbesondere der Mangel eines Wartesaales II. Classe, beseitigt werden.

Nach diesen Ausführungen wird über den Comitéantrag abgestimmt und derselbe hiebei zum Beschlusse erhoben.

(*An Stelle Seiner Excellenz des Herrn Handelsministers, welcher verhindert ist, der Sitzung weiter beizuwohnen, übernimmt Seine Excellenz der Herr Präsident der General-Direction der österr. Staatsbahnen, Sectionschef Dr. Ritter v. Bilinski den Vorsitz.*)

(Schluss folgt.)

Erlass des k. k. Handelsministers vom 13. Juni 1893, Z. 29.521, an die Verwaltungen sämmtlicher österreichischer Eisenbahnen, betreffend die Gewährung von Tarifermässigungen für Futter- und Streuartikel etc.

Im Nachhange zu dem h. o. Erlasse vom 30. Mai l. J., Z. 1099/H.-M.*), betreffend die Gewährung von Tarifermässigungen für Futter- und Streuartikel, Düngemittel etc. wird der geehrten Verwaltung mitgetheilt, dass seither auch das k. k. Ackerbauministerium unter Hinweis auf den höchst unbefriedigenden Stand der Wiesen und Weiden und die empfindliche Futternoth in vielen und ausgedehnten Landstrichen der diesseitigen Reichshälfte eine möglichst weitgehende Herabsetzung der Transportkosten für die in Rede stehenden Artikel angelegentlichst befürwortet hat.

Von besonderer Bedeutung würde es nach Anschauung des genannten k. k. Ministeriums sein, wenn die betreffenden tarifarischen Massnahmen sofort, und zwar derart activirt werden könnten, dass ohne Unterschied der Relation gegen Ausstellung von Attesten Seitens der Landesculturräthe oder der landwirthschaftlichen Hauptgesellschaften jener Länder, wohin die Transporte destinirt sind, von den betreffenden Eisenbahn-Verwaltungen die bezüglichen Tarifermässigungen bewilligt werden möchten.

Die geehrte Verwaltung wird daher eingeladen, den oben angedeuteten Wunsch des k. k. Ackerbauministeriums einer eingehenden Erwägung zu unterziehen und demselben thunlichst Rechnung zu tragen.

Wien, am 13. Juni 1893.

Der k. k. Handelsminister:

Bacquehem m. p.

*) Verordnungs-Blatt Nr. 63 vom 3. Juni.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Gailthalbahn. (Politische Begehung und Enteignungsverhandlung.) Auf Grund des Ergebnisses der in der Zeit vom 17. bis 23. April durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung in Verbindung mit der Festsetzung der feuersicheren Herstellungen hat das Handelsministerium rücksichtlich des Projectes für die Localbahn von Arnoldstein nach Hermagor (Gailthalbahn) die Commissionsbestimmungen, wie auch die von der Commission gestellten Anträge bestätigt und es wird der hieraus sich ergebende Bauconsens sofort nach erfolgter Allerhöchster Concessions-Ertheilung in Kraft treten. [H.-M.-Z. 23.399.]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Aufnahmsgebäude nebst Geleiseanlagen in der Haltestelle Stadt Komotau der Dux-Bodenbacher Bahn: Politische Begehung.) Die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Komotau hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Ausführung eines Aufnahmsgebäudes nebst Geleise-Anlagen in der Haltestelle Stadt Komotau der Dux-Bodenbacher Bahn für den 23. Juni anberaumt. Die Leitung der Commission übernimmt die obgenannte Bezirkshauptmannschaft. [G.-I.-Z. 11.644.]

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Unterführung der Strasse nach Gilschwitz am Südende der Station Troppau: Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Troppau hat die politische Begehung bezüglich des Projectes, betreffend die Herstellung einer Unterfahrung der Strasse nach Gilschwitz am Südende der Station Troppau für den 23. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Bezirkshauptmann Kortum betraut. [G.-I.-Z. 11.280.]

Böhmische Westbahn. (Linie Prag—Pilsen. Errichtung einer Personen-Haltestelle.) Auf Grund des anstandslosen Befundes der am 4. Mai durchgeführten politischen Begehung, wurde das Project für die Errichtung einer Personen-Haltestelle mit der Bezeichnung „Hinter-Treban“ in km 25·955—26·0 der Linie Prag—Pilsen zwischen den Stationen Řewnitz und Karlstein und für die Erweiterung des Wächterhauses Nr. 21 zum Zwecke der Herstellung eines Warteraumes mit Zubau einer Veranda im Principe zur Ausführung genehmigt. [31. Mai 1893, Z. 28.315.]

— (Reconstruction der Desinfectionsanlage in der Station Prag-Smichow.) Die Desinfectionsanlage in der Station Prag-Smichow wird unter Verlängerung des zugehörigen Geleises reconstruirt, bezw. erweitert. [20. Mai, Z. 26.403.]

— (Umwandlung eines Drehschrankens in einen Zugschranken.) Der bei der Niveauübersetzung in km 98·744 befindliche Drehschranken wird in einen Zugschranken umgewandelt. [25. Mai, Z. 18.986.]

Buschtěhrader Eisenbahn. (Linie Prag—Eger: Aufstellung einer Materialprobehütte in der Station Prag-Smichow.) In der Station Prag-Smichow wird für Zwecke der Erprobung von Verbrauchsmaterialien eine Hütte aufgestellt. [23. Mai, Z. 23.702.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Salzkammergut-Localbahn. (Linie Strobl—St. Lorenz: Streckeneröffnung.) Auf Grund des günstigen Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung der Localbahnstrecke Strobl—St. Lorenz wurde die Betriebsbewilligung ab 20. Juni ex commissione ertheilt. [20. Juni, Z. 32.219.]

Schiffahrt.

Fiumaner Seehandelsverkehr. (Ergebnisse des Importes und Exportes im Laufe des ersten Quartals 1893.) Der Seehandelsverkehr im Fiumaner Hafen gestaltet sich, den officiellen statistischen Daten zufolge, für das erste Betriebsquartal 1893 bisher günstig, indem sowohl im Export, als Import gesteigerte Gütermassen zur Beförderung gelangten, wie dies aus folgenden Daten hervorgeht. Es betrug nämlich der Seeverkehr vom 1. Jänner bis 31. März in Metercentnern:

	1893	1892
Gesammt-Import	881.484	631.955
Gesammt-Export	791.876	545.225
daher in Summe . . .	1,673.360	1,177.180

(exclusive Holz und lebender Thiere), somit die Güterfrequenz heuer eine Steigerung um 496.180 q aufweist. Ausserdem wurden in diesem Zeitabschnitte 12,000.000 Stück Fassdauben, gegenüber 8,730.000 Stück im Vorjahre, exportirt. Nachdem sich die derzeitigen Bahnhofanlagen den Verkehrsansprüchen gegenüber nicht mehr als genügend erweisen, hat die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen eine neuerliche Erweiterung derselben beschlossen.

Deutsches Reich. (Ein Schiffbruch im Hafen.) Der Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ des Norddeutschen Lloyd ist kürzlich im Hafen von Genua plötzlich gesunken, ohne dass die Ursache dieses in seiner Art seltenen Seeunfalles bisher bekannt geworden wäre. Nachdem nun der besagte Dampfer wieder gehoben worden ist, hat es sich herausgestellt, dass der Bruch eines Seeventilblockes während einer Reparatur an der Circulationspumpe den Anlass zum Sinken des genannten Fahrzeuges gab, indem Wasser in die Kessel-, Maschinen- und Laderäume eindrang. Von der Ladung wurden 200 Tons beschädigt, wogegen die Kajüten unversehrt geblieben sind. Das gesunkene und wieder gehobene Schiff ist bereits zur vollständigen Reparatur nach Bremen abgegangen.

Verschiedene Mittheilungen.

Kremsthalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 8. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Emil Ritter von Dierzer-Traunthal und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthalterei-Rathes Friedrich Haner, die 12. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kremsthalbahn-Gesellschaft abgehalten. Der Geschäftsbericht pro 1892 wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und über Antrag des Verwaltungsrathes beschlossen, von dem, zuzüglich des Vortrages vom Jahre 1891, 99.877 fl. 12 kr. betragenden Betriebserträgnisse nach Abzug der statutenmässigen Abschreibungen per 20.856 fl. vorerst 5%, d. i. 3951 fl. 6 kr. dem Reservefonde zuzuweisen und — nachdem am 2. Jänner bereits eine Abschlagszahlung von 1·50 fl., in Summa 30.304 fl. 50 kr. geleistet worden war — den Juli-Coupon ebenfalls mit 1·50 fl., d. i. 30.304 fl. 50 kr. einzulösen, von den sohin verbleibenden 14.461 fl. 6 kr. dem Pensionsfonde 2000 fl. und dem Special-Reservefonde 12.000 fl. zuzuführen und den Rest per 461 fl. 6 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Hierauf wurde der Verwaltungsrath zum Abschlusse des in den Hauptpunkten zur Verlesung gebrachten Vertrages mit der Localbahn Wels-Unterrohr ermächtigt und sohin die statutenmässig ausscheidenden Directoren Adolf Hofmann und Adolf Nagel, sowie der Ersatzmann Julius Wimmer wiedergewählt. Schliesslich wurden Carl Frank, Dr. Ludwig Dosch und Dr. Ernst Jäger als Revisoren und F. C. Krüzner, Victor Ritter von Drouot und W. F. Nebinger als Ersatzmänner gewählt. In der am 26. Mai abgehaltenen Directions-Sitzung wurden die bisherigen Functionäre: Emil Ritter von Dierzer-Traunthal und Adolf Hofmann wiedergewählt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Generalversammlung.) Am 30. Mai wurde unter Intervention des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Dr. Emil Hardt, die 73. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgehalten. Den Vorsitz führte der Präsident Alexander Markgraf Pallavicini. Aus dem vom General-Director Hofrath Jeiteles erstatteten Jahresberichte pro 1891 177.301 km und 1892 ist zu entnehmen, dass nach Abzug des zur fünfpercentigen Dividende vom Actiencapital erforderlichen Betrages von 3,911.841 fl. noch (zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1891 per 835.842 fl.) im Ganzen 6,541.725 fl. zur Disposition der Generalversammlung bleiben. Bezüglich der allgemeinen Verkehrsverhältnisse ist zu bemerken, dass auf dem gesammten, einheitlichen Hauptbahnnetze die Anzahl der beförderten Personen zugenommen, dagegen die verfrachteten Gütermengen, ausser jenen des Eilgutverkehres, abgenommen haben. Im Personenverkehre trat eine Steigerung um 658.182 Civilpersonen und um 52.909 Militärpersonen ein, während sich bei dem Reisegepäcke eine Abnahme um 1257 t ergab. Der Eilgutverkehr erzielte eine Aufbesserung um 6785 t und die Beförderung von Equipagen, Pferden, Hunden eine Zunahme um 1 t. Der Verkehr von Parteifrachtgütern stellt im Jahre 1892 eine Gesammtbewegung von 9,570.032 t dar. Auf den Localbahnen, deren durchschnittliche Betriebslänge pro 1892 238.857 km betrug, stellte sich die auf 1 km derselben zurückgeführte Frequenz an Personen-Kilometer auf 41.637 (+ 6543) und an Netto-Tonnen-Kilometer (Parteigüter) auf 21.366 (— 1786). Bei den Kohlenwerken wurde im Jahre 1892 eine Kohlenförderung von 9,185.005 q erzielt (+ 284.477 q). Die nutzbringende Leistung der Montanbahn im Jahre 1892 kommt in der Ziffer von 28,661.642 Netto-Tonnen-Kilometer (+ 1,805.478) (Partei- und tarifirte Regiegüter) zum Ausdrucke. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Bezüglich der Verwendung des verfügbaren Gewinnüberschusses beschloss die Generalversammlung die Auszahlung einer Superdividende von 76 fl. 75 kr. für die ganze Actie, in Summa 5,718,738 fl. und den Vortrag des Restes per 822.986 fl. auf neue Rechnung. Da die Voraussetzungen für die am 1. Juli zu leistende 2½percentige Abschlagszahlung zutreffen, so gelangt der Coupon vom 1. Juli inclusive dieser Abschlagszahlung mit 103 fl für die ganze, 51½ fl. für die halbe und 20 fl. 60 kr. für eine Fünftel-Actie zur Einlösung. Mit der Wiederwahl der ausscheidenden Mitglieder Gustav Figdor, Dr. Alois Milanich und Dr. Alois Pann in den Revisionsausschuss schloss die Generalversammlung.

Literatur.

„Der Befähigungsnachweis in seiner Anwendung auf den höheren Eisenbahn-Verwaltungsdienst.“ Von Franz Girtler.

In dem Commissionsverlag von L. W. Seidel & Sohn, k. und k. Hof-Buchhändler in Wien, ist in jüngster Zeit von dem Beamten der k. k. Oesterr. Staatsbahnen Franz Girtler in Mähr.-Schönberg eine für die Administration der Eisenbahn-Verwaltungen beachtenswerthe Brochure erschienen, welche betitelt ist: „Der Befähigungsnachweis in seiner Anwendung auf den höheren Eisenbahn-Verwaltungsdienst“. Der Verfasser, welcher vom wärmsten Interesse für die Entwicklung des Eisenbahnwesens durchdrungen ist, hat sich in dieser Brochure hauptsächlich zur Aufgabe gestellt, die Frage zu erörtern, auf welche Art und Weise eine entsprechende wissenschaftliche Ausbildung und Vorbereitung schon im Dienste stehender Beamten für die höheren Stellen in der Eisenbahn-Verwaltung erreicht werden könnte. Seiner Ansicht nach, entsprechen die bereits an einigen Universitäten und technischen Hochschulen errichteten Lehrkanzeln für den Eisenbahnbetrieb und die Eisenbahnverwaltung nicht vollkommen diesem Zwecke, und bringt der Verfasser, indem er die Nützlichkeit und die grossen Vortheile der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte in Wien und des Eisenbahnbeamten-Bildungslehrcurses in Budapest anerkennend hervorhebt, die Errichtung einer Eisenbahn-Akademie in Vorschlag. Mit Rücksicht auf die finanziellen Schwierigkeiten, welche sich etwa der Creirung einer derartigen Eisenbahn-Akademie entgegenstellen könnten, wird auch unter Hinweis auf den internationalen Charakter des mitteleuropäischen Eisenbahnwesens, die Frage der Errichtung einer internationalen Eisenbahn-Akademie, deren Sitz in Bern vorgeschlagen wird, erörtert und vom Verfasser vorgeschlagen, dass die Kosten der Errichtung einer solchen Akademie von den hieran interessirten Staaten gemeinsam zu tragen wären. In der Brochure werden des Näheren die einzelnen Disciplinen erörtert, welche an dieser Akademie vorzutragen wären, und weiters auf die Vortheile hingewiesen, welche jungen, begabten Eisenbahnbeamten, oder jenen, welche sich diesem Berufe widmen wollen, die Möglichkeit bieten, sich in sämmtlichen Zweigen des Eisenbahndienstes wissenschaftlich auszubilden und nach Ablegung einer einzuführenden strengen Prüfung schon in jüngeren Jahren höhere Stellungen im Eisenbahndienste zu erlangen. Die schriftlich und mündlich abzulegenden wissenschaftlichen Fachprüfungen wären als allgemein bindende Institution einzuführen, und die Erlangung des Oberbeamtengrades (Bureauvorstände, Referenten, Verkehrscontrolore, Vorstände bedeutender Stationen und Betriebsleitungen etc.) von der erfolgreichen Ablegung dieses Examens abhängig zu machen, von welcher Bedingung ausnahmsweise nur dann abgesehen werden könnte, wenn die hervorragende fachliche Leistung des betreffenden Beamten ausser Zweifel steht und allseitig anerkannt werden muss. Die durch Ablegung dieser Fachprüfungen bedingte Anerkennung der Autorität der in höheren Stellungen befindlichen Oberbeamten wäre nach Ansicht des Verfassers geeignet, einerseits das Ansehen der Eisenbahnbeamten nach Aussen hin wesentlich zu heben, und andererseits eine nachhaltige Förderung und Kräftigung der Dienstesdisciplin herbeizuführen.

„Führer auf den deutschen Schiffahrtsstrassen“. Tabellarisches Handbuch in 3 Theilen nebst einer Uebersichtskarte und mehreren Sonderplänen, bearbeitet im kgl. preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Mit der rasch aufsteigenden Entwicklung des Schiffahrtsverkehres auf den deutschen Wasserstrassen machte sich auch das Bedürfniss geltend, in ähnlicher Weise wie dies in Belgien und Frankreich bereits vor längerer Zeit mit dem besten Erfolge geschehen ist, ein verlässliches Nachschlagebuch zu schaffen, welches alle den Schiffern und Verfrächtern wissenswerthen Angaben über die Wasserwege Deutschlands in gedrängter Kürze zusammenfasst und so beiden Interessentengruppen die Möglichkeit bietet, sich ebenso rasch als verlässlich hierüber zu unterrichten. Das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten war es, welches diesen schon vorher in der Publicistik erörterten Gedanken aufgriff und in verhältnissmässig kurzer Zeit der Verwirklichung zuführte. In richtiger Erkenntniss der Verhältnisse wurde sich hiebei nicht auf die preussischen Wasserstrassen allein beschränkt, sondern die Arbeit auch auf die Schiffahrtswege der übrigen deutschen Staaten, sowie auf jene Gewässer

des österreichischen Staatsgebietes ausgedehnt, welche mit den deutschen in unmittelbarer Verbindung stehen. Die österreichische Regierung, sowie die Deutschen Bundesstaaten haben über Ansuchen Preussens hiezu mit grosser Bereitwilligkeit das erforderliche Material zur Verfügung gestellt. Der Umstand, dass ausschliesslich amtliche Erhebungen zu Grunde gelegt wurden, bürgt für die Richtigkeit der gegebenen Daten.

So bietet denn der „Führer auf den deutschen Schiffahrtsstrassen", dessen I. Theil, das Rhein-, Donau-, Ems- und Wesergebiet umfassend, vor wenigen Wochen in Druck und Verlag des Berliner Lithographischen Institutes erschienen ist, den Verfrächtern die Möglichkeit, sich darüber zu unterrichten, wie sie am besten und zweckmässigsten ihre Güter und Erzeugnisse dem Wasserwege übergeben können, welche Wasserwege bei Lieferungen nach entfernten Orten in Betracht kommen, welche Umschlagplätze für den Uebergang der Güter vom Schiff auf die Eisenbahn und umgekehrt am besten geeignet sind, wie hoch sich annähernd die Frachtkosten belaufen u. dgl., andererseits aber dem Schiffer in möglichst zuverlässiger und umfassender Weise eine Belehrung über die Beschaffenheit der Wasserstrassen, deren Schiffbarkeit, wichtige Pegelstände, die Nieder-, Mittel- und höchsten nutzbaren Hochwasserstände, die vorhandenen Brücken mit ihren Abmessungen, die einzelnen Landungsplätze mit ihrer Ausrüstung u. dgl.

Dagegen ist es keineswegs der Zweck dieses Buches, die für den Gebrauch der Schiffer bereits vorhandenen, einzelne Flüsse oder Flussgebiete betreffenden besonderen Handbücher zu ersetzen oder entbehrlich zu machen. Der besondere Werth letzterer Werke liegt bekanntlich darin, dass sie nebst Vielem für den Betrieb der Schiffahrt auf dem betreffenden Flusse oder in dem betreffenden Stromgebiete Wissenswerthen in der Regel auch alle darauf bezüglichen Gesetze und Verordnungen bringen. Darauf konnte sich der „Führer auf den deutschen Schiffahrtsstrassen", sollte er nicht an Uebersichtlichkeit und Handlichkeit verlieren und seine Herstellungskosten zu hoch anschwellen, natürlich nicht einlassen.

Die Rücksicht auf die grösstmöglichste Billigkeit des Buches war auch bestimmend dafür, dass selbes in drei besonderen, für sich allein käuflichen Theilen herausgegeben wird, deren erster die westlichen, der zweite die mittleren Wasserstrassen (Elbe- und Odergebiet einschliesslich der märkischen Wasserstrassen), der dritte die östlichen Wasserstrassen (Weichselgebiet u. s. w.) umfasst. Ausserdem ist aber in dem mit dem Verleger getroffenen Uebereinkommen auch noch die Vorsorge getroffen worden, dass speciell der erste, u. A. das Donau- und Rheingebiet umfassende, also auch für Oesterreich interessante Theil, nicht nur allen deutschen, sondern auch allen österreichisch-ungarischen Behörden beim directen Bezuge vom Verleger, und zwar sowohl für den eigenen Gebrauch, als auch für die Abgabe an Schiffervereine und Schifferschulen zum Preise von 2 Mark brochirt und 2 Mark 50 Pfennige in Leinwand gebunden, zu überlassen ist.

Die Einrichtung des Buches betreffend, ist zu bemerken, dass dasselbe aus einer Uebersichtskarte und 4 Tabellen besteht. Als Grundlage für die Uebersichtskarte wurde die im Ministerium der öffentlichen Arbeiten im Jahre 1891 herausgegebene Karte der Wasserstrassen in Preussen und den angrenzenden Staaten im Massstabe von 1:2,000.000 gewählt, dem vorliegenden Zwecke entsprechend umgearbeitet und nach Massgabe der neu eingegangenen amtlichen Daten berichtigt, bezw. vervollständigt. Von den vier Tabellen enthält die erste die Beschreibung der Schiffahrtsstrassen, die zweite die Orte, Entfernungen und Wasserstände, die dritte die Häfen und Ladeplätze, die vierte Frachtsätze.

Um die Benützung der Tabellen möglichst bequem zu machen, sind als Anhang A ein alphabetisches Verzeichniss der Häfen und Ladeplätze, als Anhang B ein Nummernverzeichniss der Schiffahrtsstrassen und als Anhang C ein alphabetisches Verzeichniss der Schiffahrtstrassen beigefügt.

Tabelle I, „Beschreibung der Schiffahrtsstrassen" gibt die Namen der einzelnen Schiffahrtsstrassen und deren Theilung in Strecken (wobei Theilpunkte überall dort angenommen wurden, wo eine seitliche Wasserstrasse einmündet oder sich die Fahrwassertiefe ändert), die Länge der einzelnen Theilstrecken in Kilometern, die Fahrwassertiefen bei kleinem und mittlerem Wasserstande, bei Canälen und canalisirten Flüssen, die Zahl und die Abmessungen der vorhandenen Schleusen, die Abmessungen der grössten auf der betreffenden Wasserstrasse verkehrenden Schiffe, ferner einzelne für den Schiffer und Verfrachter wichtige Angaben über die Schiffahrtsverhältnisse, so über die übliche Art der Schiffsbewegung, über die erlaubte Länge der Schleppzeuge und die erlaubte Zahl der nebeneinander zu kuppelnden Fahrzeuge, über die Zeit und Dauer der Schiffahrtssperre durch Eis u. s. w., über die Schleusungszeit, über die Bezeichnung des Fahrwassers, über einen etwa bestehenden Lootsenzwang.

Tabelle II, „Orte, Entfernungen und Wasserstände", enthält die einzelnen an den Wasserstrassen gelegenen bedeutenderen Orte und die Bezeichnung der daselbst befindlichen Verkehrsämter, die Entfernung dieser Orte in Kilometern vom Anfangspunkte der Schiffahrt (stromaufwärts gerechnet), die Angabe, wie hoch die Pegelnullpunkte der einzelnen Orte unter Niederwasser, Mittelwasser und dem höchsten schiffbaren Wasserstande liegen, endlich alle sonst wichtigen Bemerkungen über die Art und die Abmessungen der Brücken, über vorhandene Fähren und Trajecte u. dgl.

Tabelle III, „Häfen und Ladeplätze", enthält gleich der Tabelle II eine kilometrisch geordnete Zusammenstellung der an einer Schiffahrtsstrasse gelegenen Orte, welche Häfen oder Ladeplätze besitzen, den jährlichen Schiffsverkehr derselben in der Ein- und Ausladung, Daten über die nutzbare Hafenfläche und die Längenausdehnung der Ladeplätze, sowie über das Vorhandensein oder Fehlen von Geleiseverbindungen, Angaben über die Ausrüstung der Häfen und Ladeplätze mit Krahnen, Ladebühnen, Kohlenkippen, Landebrücken, Speichern, Schuppen, Elevatoren und Schiffsbauanstalten, endlich, wo dies notthut, erläuternde Bemerkungen zu den gegebenen Daten.

Tabelle IV, „Frachtsätze", gibt eine gedrängte Zusammenstellung der Preise für die Bewegung einzelner Gütergattungen zwischen wichtigeren Plätzen. Hiebei sind die Ausgangs- und Endpunkte der zusammengestellten Fahrten geographisch, d. h. sowie sie flussaufwärts einander folgen, geordnet, die Entfernungen der Ausgangs- und Endpunkte in Kilometern angegeben, die Preise für einzelne Gütergattungen, bezogen auf bestimmte Gewichtseinheiten, und zwar wo erhältlich, die geringsten, mittleren und höchsten Frachtsätze angeführt, die Frachtsätze für den Tonnenkilometer ermittelt und überdies noch einige Bemerkungen, z. B. über die Art des Transportes (ob Segelfracht, Schleppfracht oder Dampferfracht) u. dgl. zugefügt. Ausdrücklich bemerkt wird betreffs dieser Tabelle, dass die darin enthaltenen Daten zwar mitgetheilt wurden, um damit den Nachweis zu führen, was auf den deutschen Wasserstrassen in dieser Beziehung geleistet wurde und noch geleistet werden kann, dass aber die Frachtsätze grossen Schwankungen unterliegen, daher die gemachten Angaben nicht mit irgend welcher Sicherheit zur Vorausberechnung der Fracht für einen bestimmten Fall und ebensowenig in ihrer Reduction auf den Tonnenkilometer zu einem allgemein giltigen Vergleich mit anderen Verkehrsstrassen dienen können.

In sämmtlichen Tabellen sind die Schiffahrtsstrassen nicht alphabetisch, sondern nach Flussgebieten geordnet worden. Demgemäss wird zunächst jeder Hauptfluss in ununterbrochener Darstellung für sich behandelt. Daran schliessen sich die schiffbaren Nebenflüsse und seitlich einmündenden Canäle in ihrer natürlichen Reihenfolge in der Richtung stromaufwärts an.

Ueber die Benützung des Handbuches ist in demselben nachfolgende Directive enthalten. Will ein Schiffer sich über die näheren Verhältnisse (Richtung, Länge, Verkehrsplätze, Betriebsverhältnisse u. s. w.) einer in Aussicht genommenen Fahrt unterrichten oder sucht ein Verfrächter Aufschluss über den zweckmässigsten Wasserweg zwischen 2 Orten, über Frachtsätze u. s. w., so kann dies auf zweierlei Art geschehen: 1. Man sucht in der Uebersichtskarte die zu durchfahrenden, mit bestimmten Streckennummern bezeichneten Wasserstrassen auf und verfolgt dieselben in den zugehörigen 4 Tabellen. Jede von diesen enthält unter der aus der Karte ermittelten Streckennummer die betreffenden Angaben. 2. Man schlägt entweder im alphabetischen Verzeichnisse der Häfen und Ladeplätze (Anhang A) Anfangs- und Endpunkt der gesuchten Fahrt nach oder sucht in dem alphabetischen Verzeichniss der Schiffahrtsstrassen (Anhang C) die zu durchfahrende Strecke auf. Für beide Fälle findet man Seitenzahl und Streckennummer der betreffenden Schiffahrtsstrassen und kann dann mit Hilfe der Streckennummern die Uebersichtskarte zu Rathe ziehen.

Als für Oesterreich interessante Daten sind im vorliegenden I. Theile die Angaben über die Donaustrecke Wien—Passau, die Innstrecke Braunau—Passau, die Salzach in der Strecke Mündung—Hallein und das österreichische Bodenseeufer hervorzuheben.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Französisch-Belgisch-Luxemburgisch-Deutsch-Schweizerisch-Oesterreichischer Rundreise-Verkehr.

Einführung eines I. Nachtrages.

Zu dem ab 1. Juni 1892 giltigen Tarife für den Französisch-Belgisch-Luxemburgisch-Deutsch-Schweizerisch-Oesterreichischen Rundreise-Verkehr gelangt mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1893 ein I. Nachtrag zur Einführung.

Wien, am 17. Juni 1893. [539]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Französisch - Belgisch - Deutsch - Oesterreichisch-Ungarisch - Rumänisch - Serbisch - Bulgarisch - Orientalischer Verkehr über Herbesthal — Köln — Aschaffenburg.

Einführung eines neuen Gepäcksfrachtsatzes.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1893 gelangt für den Verkehr Carlsbad — Brüssel über Eger — Aschaffenburg — Köln — Herbesthal eine directe Gepäcksabfertigung zur Einführung.

Wien, am 17. Juni 1893. [540]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen. Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Einführung eines neuen Tarifes für den directen Personenverkehr.

Mit 1. August 1893 tritt für den directen Personenverkehr zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft andererseits via Hohenstadt, bezw. via Triebitz ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. März 1892 aufgehoben wird.

Dieser neue Tarif, welcher geänderte reglementarische Bestimmungen, sowie geänderte Fahrpreise enthält, ist bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zum Preise von 10 kr. erhältlich.

Wien, am 18. Juni 1893. [541]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Norddeutsch - Oesterreichisch - Ungarisch-Rumänischer Personenverkehr über Bodenbach.

Neuer Tarif.

Am 1. August 1893 tritt ein neu umgearbeiteter Tarif für den in der Ueberschrift genannten Personenverkehr in Wirksamkeit und wird der gleichnamige Tarif vom 15. Juni 1892 aufgehoben.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 17. Juni 1893. [542]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages VII zu dem allgemeinen Frachtentarife vom Jahre 1891.

Am 1. Juli 1893 tritt der Nachtrag VII zu den ab 1891 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr in Giltigkeit.

Derselbe enthält:

A. Aenderungen und Ergänzungen des Specialtarifes IV für directe Sendungen nach und von Sulina, Odessa, Constantinopel und Levantehäfen.

B. Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes vom Schiffahrtsbeginne 1891.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind zum Preise von 5 kr. per Stück bei der Direction erhältlich.

Wien, am 20. Juni 1893. [543]

Sonstige Nachrichten.

Kilometerzeiger für die kgl. Bayer. Staatsbahnen vom Jahre 1883. (Ausgabe eines Nachtrags.) Mit der vollständigen Eröffnung des neuen Rangirbahnhofes München C.-B. und der von diesem ausgehenden Verbindungsbahnlinien, welche Eröffnung voraussichtlich im Monate August erfolgen wird, wird ein Nachtrag zum Kilometerzeiger vom Jahre 1883 zur Ausgabe gelangen.

Dieser Nachtrag hat grösstentheils eine Verringerung der Entfernungen für den über München sich bewegenden Güterverkehr, in einigen Verkehrsbeziehungen in der Richtung von und nach Moosach aber eine Erhöhung der Entfernungen um einen Kilometer im Gefolge.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1330	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		I. Bruchsteine, Quadern, Ziegel, Bauhölzer, Fenster u. Thüren II. Kalk, III. Maschinentheile	Brünn (St.E.G.) Blansko Raitz Schimitz	Butschowitz (für Sendungen, welche nachweislich zum Bau, resp. zur ersten Einrichtung der Dampfsäge und Holzwaarenfabrik in Butschowitz bestimmt sind)	Aufgabe als Frachtgut, unter Aufrechthaltung der für diese Güter allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Vom 1. Juli 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	Kreuzer ad I. II. III. Brünn: 9·5, 9·5, 11·5 Blansko: —, —, 15·2 Raitz: 14·3, 14·3, 16·3 Schimitz: —, 9·5, 11·5		Im Rückvergütungswege	Original-Frachtbriefe, auf den Reclamanten als Empfänger lautend, vorzulegen längstens bis Ende März 1894	Auf den bezüglichen Frachtbriefen muss Seitens der Stationsorgane in Butschowitz bestätigt werden, dass die betreffenden Transporte zum Bau, resp. zur ersten Einrichtung der neuen Dampfsäge- und Holzwaarenfabrik in Butschowitz verwendet wurden
1331	St.E.G.	Betheiligten Verwaltungen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 39 vom 6. April l. J., auf Seite 667 rücksichtlich der Relationen Halsbrücke—Wien (K.F.N.B.) und Floridsdorf-Donaufeld publicirte Erhöhung des Frachtsatzes der Classe B wird mit Giltigkeit ab 5. August l. J. auch für den Verkehr zwischen Halsbrücke einerseits und Wien (K.F.J.B., Oe.N.W.B., St.E.G., Donauquaibahnhof und Lagerhaus), sowie Jedlesee, Korneuburg, Nussdorf und Stadlau andererseits in Wirksamkeit gesetzt.											
1332	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Brennholz	Wien (St.E.G.)	Poysdorf Staatz Laa Mistelbach	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der allgemeinen Bestimmungen des Ausnahmetarifes für Holz des Specialtarifes 2 etc., giltig vom 1. Jänner 1891	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Kreuzer ö. W. 27·6 22·3 24·1 17·7	20·6 20·0 20·7 16·3	7·0 2·3 3·4 1·4	Im Kartirungswege		
1333	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Eisenplatinen	Annathal-Rothau	Römerstadt	Aufgabe in vollen Wagenladungen, Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens; Aufrechthaltung der sonstigen allgemein giltigen Tarifbestimmungen für die Classe C	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Besteht kein directer Frachtsatz	99 kr. ö. W.		Im Kartirungswege		
1334	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art (mit Ausnahme von Traubenzucker, Stärkezucker, Bleizucker u. Rohzucker)	Böhm.-Leipa	Budapest (nyugoti palyaudvar, dunaparti-teherp. u. fővarosi-közraktarak, Jozsefváros, Lipótváros, Kelenföld und Südbahnhof)	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende November 1893	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen		186 kr.		Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1335	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Bahnverwaltungen	Siehe Tabelle			Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen		Siehe Tabelle		Im Kartirungswege		
1336	Buschtěhrader Eisenbahn		Steinkohle als Frachtgut	Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno und Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn	a) Eger transit und Franzensbad transit für Regiekohle der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen; Asch, Haslau und Kufstein (kgl. Bayer. Staatseisenbahnen); Stationen der Localbahn Asch—Rossbach b) Stationen der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen (ausser den auf Seite 12 und 33 bis 35 des Böhmisch-Bayerischen Kohlentarifes Heft 1 vom 1. November 1890 genannten); Stationen der Werrabahn (ausser Eisenach); Stationen des nachgenannten Böhmisch-Süddeutschen Kohlentarifes	Mindestverfrachtung von 20000 t innerhalb der Giltigkeitsdauer dieses Zugeständnisses durch einen Versender. Einhaltung der Tarifbestimmungen. Die Regiekohle der kgl. Bayer. Staatseisenbahnen muss an eine Dienststelle der letzteren adressirt sein und auf Grund des nachgenannten Localgütertarifes bis Eger oder Franzensbad abgefertigt werden	Vom 1. Juli 1893 bis 30. Juni 1894	Localgütertarif Theil II vom 1. Juni 1887; Böhmisch-Bayerischer Kohlentarif, Heft 1 vom 1. November 1890; Kohlentarif Böhmen-Werrabahn vom 1. October 1892; Böhmisch-Süddeutscher Kohlentarif Heft 3 vom 1. Mai 1892	Gegenwärtige Frachtsätze vorgenannter Tarife nebst Nachträgen	Gegenwärtige Frachtsätze vorgenannter Tarife nebst Nachträgen abzüglich folgender Nachlässe	a) 7 Kreuzer österr. Währung b) 12 Pfennig Bei einer Mindestverfrachtung von 30000 t erhöht sich der Nachlass a) um 1·8 Kreuzer österr. Währung, b) um 2·8 Pfennig	Rückvergütung	Bahnseits beglaubigte Duplicatfrachtbriefe, auf den Reclamanten als Aufgeber lautend, vorzulegen bis spätestens 31. Juli 1894. Diese Duplicatfrachtbriefe werden nicht zurückgestellt	Bei Nichteinhaltung auch nur einer der gestellten Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Rückvergütung
1337	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Heu, Stroh und Häckerling a) bei einem Durchlaufe von unter 80 km b) bei einem Durchlaufe von 80 km und darüber	Rücksichtlich der Strecken der Hauptlinien der k. k. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Auf- und Abladen durch Arbeitskräfte der Parteien	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	a) 13·6 kr. b) 0·17 kr. pro 100 kg und 1 km fix		Im Kartirungswege		

Tabelle zu Nr. 1335:

Von oder nach Kőbánya alsó und felső pályaudvar nach oder von	Eilgüter: gewöhnliche	Eilgüter: ermässigte	Eilgüter: besonders ermässigte	Frachten: I. Classe (Normal-Classe)	Frachten: II. Classe	Frachten: Ermässigte Wagenladungs-Classe A
	Transportpreise in Kreuzern ö. W. pro 100 kg					
Carlsbad	936·2	450·7	404·7	410·7	349·0	212·7
Eger	843·0	416·0	370·0	376·0	320·0	190·0
Franzensbad	869·0	425·9	379·9	385·9	329·0	197·6
Marienbad	813·0	401·0	370·0	376·0	311·0	184·0

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1338	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Schlacken, nnd zwar: Schweissofen-, Puddelofen-, Frischfener-, Converter-, Luppen-, Hammer-, Walzen- nnd Schwerschlacken	Wien Nordbahn-Donauuferbahnhof transito (für Sendungen von St. Pölten)	Schönbrunn	Auflieferung der Sendnngen mit von der Ursprungs- bis zur Bestimmungsstation directe lautenden Frachtbriefen; Bezahlnng der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Verladung der Sendnngen in leer znrückgehende Nordbahn-Kohlenwagen; Abladen der Sendungen dnrch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längetens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	35·2 kr.	29·1 kr.	6·1 kr.	Im Kartirnngswege		Werden die Sendungen in der Ursprnngsstation nicht in Wagen der nebenbezeichneten Art verladen, so werden dieselben in Wien Nordbahnhof in leer zurückgehende Nordbahn-Koblenwagen nmgeladen und die hiednrch erwachsenden Eigenkosten im Betrage von fl. 1·60 pro Wagen in Anrechnung gebracht nnd zu Lasten des Adressaten auf dem Frachtbriefe nachgenommen
					Mährisch-Ostrau				35·7 kr.	29·1 kr.	6·6 kr.			
1339	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen nnmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündnng der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündnng der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Pottendorf-Landegg	Nachweisnng eines Minimal-Verfrachtnngsquantums von 5000 metr. Tonnen (à 1000 kg). Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen nnd Aufrechthaltnng der einschlägigen tarifmässigen Bestimmnngen	Bis 30. Juni 1894	Ausnahmetarif, Tarifheft 3, für den Oesterr.-Ungar. Kohlenverkehr (via Sillein—Pressburg, Lundenburg—Marchegg, bezw. Lundenburg—Wien) vom 10. April 1892, resp. Ausnahmetarif für den Mähr.-Schles.-Oesterr. Kohlenverkehr via Wien vom 1. Juni 1893	kr. 56·0	kr. 54·3	kr. 1·7	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					Vulka-Pordány				69·0	67·3	1·7			
					Nagy-Czenk				71·0	69·3	1·7			
					Bükk				71·5	69·8	1·7			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1340	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine aus Position S, 58 des Tarif-Theiles I	Molit	Hatna transito	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des zur Verladung verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	kr. 22	kr. 10·4	kr. 11·6	Im Kartirungswege		
					Radautz				31	19·4	11·6			
1341	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Phosphorite, russischer Herkunft	Oesterreichisch-russische Reichsgrenze	Podwołoczyska	Aufgabe von, bezw. Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Weiterbeförderung ab Podwołoczyska nach einer österreichischen oder ungarischen Station	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif	Nachlass der Manipulations-Gebühr von 4·5 kr. pro 100 kg			Im Rückvergütungswege	Gegen Vorlage der auf den Namen des Reclamanten als Empfänger lautenden russischen Frachtbriefes für den Transport bis Podwołoczyska und des auf denselben Namen als Absender lautenden Frachtbrief-Duplicates für den Transport von Podwołoczyska nach einer österr. oder ungar. Station. Diese Belege, welche spätestens bis 31. März 1894 an die k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien vorzulegen sind, dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen, und es müssen die russischen Frachtbriefe mit den österr. Frachtbrief-Duplicaten in Bezug auf Gattung und Gewicht der Sendung übereinstimmen	
1342	Südbahn-Gesellschaft		Holz der Abtheilung C des provisorischen Ausnahmetarifes vom 20. Mai 1888 für den Oesterr.-Ungar.-Bayerischen Eisenbahn-Verband	Csáktornya	München C B.	Bei Einhaltung der im nebenbezeichneten directen Tarife vorgesehenen Bestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, eventuell bis zur Durchführung im Tarifwege	Provisorischer Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz zwischen Stationen der Südbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits, giltig vom 20. Mai 1888	Mark 2·19	Mark 2·02	Mark 0·17	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens zwei Monate nach Ablauf der Berechtigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	
					München O B.				2·16	1·99	0·17			
					München S.B.				2·17	2·—	0·17			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1343	Südbahn-Gesellschaft		Geflügel, lebendes als Frachtgut in Wagenladungen	Agram S.B.	Kufstein	Unter Aufrechthaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes IV. Frachtbriefe müssen nach München adressirt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif (Ausnahmetarif IV d)	1795 Heller pro m² Ladefläche inclus. ungar. Transportsteuer	1600 Heller pro m² Ladefläche inclus. ungar. Transportsteuer	195 Heller pro m² Ladefläche	Im Kartirungswege		
1344	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Rohpetroleum	Triest Südbahn	Oderberg	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Das Auf- und Abladen, resp. das Füllen und Entleeren der Reservoirwagen hat die Partei zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. Jänner 1892	Kreuzer ö. W. 162	94	68	Im Kartirungswege		
				Fiume					168	94	74			
1345	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holzpapierstoff, geschliffener (Holzpapierzeug, Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff, Cellulose), auch in Form von Pappendeckel (mit Ausnahme von geleimter Holzstoffpappe)	Wolfsberg	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		Pfge. 199*)		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennige pro 100 kg
					Schönpriesen-Umschlag					194*)				
					Dresden-Elbkai					228				
					Riesa-Elbkai					246				

Berichtigung. Kremsthalbahn. Im Verordnungs-Blatte Nr. 68 ex 1893, Post Nr. 1301, soll es in der Rubrik „für die Transportstrecke" richtig heissen: von Bad Hall nach Linz und vice versa im directen Verkehre mit Wien.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 72. Wien, 24. Juni 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Finanzministeriums vom 20. Juni 1893, womit für den Monat Juli 1893 das Aufgeld bestimmt wird, welches bei Verwendung von Silber zur Zahlung der Zollgebühren zu entrichten ist.

Mit Bezug auf Artikel XIV des Gesetzes vom 25. Mai 1882 (R.-G.-Bl. Nr. 47) wird im Vernehmen mit dem kgl. ungarischen Finanzministerium für den Geltungsbereich des erwähnten Gesetzes und für den Monat Juli 1893 festgesetzt, dass in denjenigen Fällen, in welchen bei Zahlung von Zöllen und Nebengebühren, dann bei Sicherstellung von Zöllen statt des Goldes Silbermünzen zur Verwendung kommen, ein Aufgeld von 23 Percent in Silber zu entrichten ist.

Steinbach m. p.

Kundmachung des Handelsministeriums vom 17. Juni 1893, Z. 29.168, betreffend Aenderung in der Liste der Eisenbahnen, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Schweiz.

Das schweizerische Post- und Eisenbahn-Departement hat mit Note vom 26. Mai d. J. das Centralamt für den internationalen Eisenbahn-Transport in Bern um die Aufnahme der nachstehend verzeichneten zwei Eisenbahnen in die Liste der dem internationalen Uebereinkommen unterstellten Eisenbahnen der Schweiz ersucht:

14. Thunerseebahn.
15. Bödelibahn.

Im Weiteren enthält die vorbezeichnete Note die Mittheilung, dass die Firma der in der Liste der Eisenbahnen der Schweiz unter 10. angeführten Bahnverwaltung abzuändern ist in:

10. Schweizerische Seethalbahn.

Das Centralamt hat mit dem Benachrichtigungsschreiben vom 27. Mai d. J. gemäss Artikel 58 des internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890 den betheiligten Staaten von diesen Aenderungen Nachricht gegeben.

Der wirkliche Eintritt der neuen Eisenbahnen in den internationalen Transportdienst erfolgt, nach Massgabe des Absatz 2 des Artikels 58, einen Monat vom Datum des bezogenen Benachrichtigungsschreibens.

Wien, am 17. Juni 1893.

PROTOKOLL

über die

am 29. Mai 1893 abgehaltene **Sitzung des Staatseisenbahnrathes.**

(Schluss.)

Das Mitglied Dr. Russ referirt hierauf über die in der Tagesordnung unter Punkt 8 d und e erwähnten Anträge des Mitgliedes Effmert, lautend:

1. „Nachdem die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen mittelst Zuschrift vom 13. Februar 1892, Z. 36.480/IV, die Durchführung einer umfassenden Reconstruction und Erweiterung des Budweiser Bahnhofes für das Jahr 1893 bestimmt in Aussicht gestellt hat, von der Inangriffnahme der diesbezüglichen Arbeiten jedoch bisher nichts verlautet, so möge die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen zu der Erklärung veranlasst werden, ob und wann die für so nothwendig erkannte Reconstruction des Budweiser Bahnhofes zur That werden soll."

2. „Gestützt auf die beiliegende Massenpetition und auf die von verschiedenen Corporationen an die Handels- und Gewerbekammer in Budweis gestellten Gesuche wird beantragt, dass bei der zu gewärtigenden seinerzeitigen Eröffnung eines Nebengeleises zu dem auf der Prager Vorstadt in Budweis in Aussicht gestellten Schlachthause für diese Vorstadt und die Umgebung eine kleinere Station zur Waaren-Auf- und Abladung errichtet werde."

Der Referent bemerkt zu diesen Anträgen, dass für die Erweiterung des Budweiser Bahnhofes im Budget für das Jahr 1893 ein Theilbetrag von 75.000 fl. eingestellt sei, und dass nach der Erklärung der General-Direction die Errichtung einer Frachtenstation in der der Station Budweis sehr nahe gelegenen Prager Vorstadt aus finanziellen und technischen Gründen nicht in Aussicht genommen werden könne. Im Hinblicke hierauf habe auch das Mitglied Effmert diese beiden Anträge bei der Vorberathung im Comité zurückgezogen.

Letzterer Bemerkung gegenüber erklärt das Mitglied Effmert, diese Anträge nicht zurückgezogen zu haben; vielmehr empfiehlt er selbe zur Annahme und stellt für den Fall, als der erste Antrag nicht die Zustimmung der Versammlung finden sollte, folgenden Eventualantrag:

„Der pro 1893 eingestellte Betrag von 75.000 fl. zur Erweiterung des Budweiser Bahnhofes soll blos zur Erweiterung des Perrons, Errichtung der Wartesäle I., II. und III. Classe und der erforderlichen Magazine verwendet werden."

Nachdem sich der Referent gegen den letzten Antrag ausgesprochen hatte, schreitet Seine Excellenz der Herr Vorsitzende zur Abstimmung, und werden hiebei die in Berathung stehenden Anträge des Mitgliedes Effmert abgelehnt.

Ueber den weiteren Antrag des letztgenannten Mitgliedes (Punkt 8 f der Tagesordnung) wegen Errichtung eines Waarenmagazins bei der Station Bukovsko-Dinin der Kaiser Franz Josef-Bahn, wird über Vorschlag des Referenten der nachstehende Beschluss gefasst:

„Die k. k. General-Direction wird ersucht, in der Haltestelle Bukovsko-Dinin den Güterdienst einzurichten, wenn die Kosten der Zufahrtsstrasse und ihrer Erhaltung, sowie die Kosten des Magazins von den Interessenten getragen werden."

Hierauf gelangt der folgende, in der Tagesordnung unter Punkt 8 g erwähnte Antrag des Mitgliedes Effmert zur Berathung:

„Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird ersucht, die Bedingung, unter welcher mit der Entscheidung der k. k. General-Direction, Z. 101.827, die Einführung einer beschränkten Waarenbeförderung in der Haltestelle Neudorf der Kaiser Franz Josef-Bahn in Aussicht gestellt wurde, dahin abzuändern, dass die interessirten Gemeinden die mit 1415 fl. 46 kr. veranschlagten Herstellungskosten der Strassen und Gräben, sowie der Verlegung des Perrons blos zur Hälfte zu tragen haben."

Nach der Bemerkung des Referenten, dass die Interessenten sich seinerzeit verpflichteten, die gesammten Kosten der Umgestaltung der Haltestelle Neudorf zu tragen, empfiehlt derselbe die Ablehnung dieses Antrages, welchem Vorschlage die Versammlung auch beipflichtet.

Das Mitglied Dr. Russ referirt nunmehr über nachstehenden Antrag des Mitgliedes Gröger (Punkt 9 a der Tagesordnung):

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen, es sei nicht blos im Interesse des einheitlichen Betriebes der beiden Localbahnen Elbogen-Neusattel und Chodau-Neudek gelegen, sondern auch behufs Herstellung besserer Zugsanschlüsse an die Buschtěhrader Eisenbahn erwünscht, diese beiden im Staatsbetriebe befindlichen Localbahnen zu verbinden und den ganzen Personenverkehr über Chodau zu lenken und auf der Localbahn Elbogen-Neusattel der Buschtěhrader Eisenbahn nur den Frachtenverkehr aufwärts gegen Eger aufrecht zu erhalten."

Der hierüber von dem Referenten gestellte Antrag:

„Die hohe Regierung wird ersucht, zu erwägen, wie eine directe Verbindung der Localbahnen Elbogen-Neusattel und Chodau-Neudek herzustellen wäre",

wird zum Beschlusse erhoben.

Ueber den in der Tagesordnung unter Punkt 11 a angeführten Antrag des Mitgliedes Moser, lautend:

„Der Staatseisenbahnrath geruhe die Umwandlung der schmalspurigen Staatsbahnlinie Lambach—Gmunden in eine Normalspurbahn für dringend wünschenswerth zu erklären,"

wird in Uebereinstimmung mit dem Comité für die allgemeinen Angelegenheiten zur Tagesordnung übergegangen.

In weiterer Fortsetzung der Berathung derselben referirt das Mitglied Dr. Russ über den Antrag des Mitgliedes Obratschai, wegen Desinficirung der Viehtransportwagen (Punkt 12 a).

Dieser Antrag lautet:

„Der Staatseisenbahnrath wolle seinen Einfluss dahin geltend machen, dass die Reinigung und Desinficirung der Viehtransportwagen auf den Bahnen mit mehr Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit durchgeführt werde."

Der Referent bemerkt, dass das Handelsministerium erst kürzlich, und zwar unter dem 15. April 1893, den Bahnverwaltungen die genaueste Befolgung der Desinfectionsvorschriften neuerlich eingeschärft habe, weshalb er den Antrag stelle:

„Die hohe Regierung wird ersucht, zu veranlassen, dass die Reinigung und Desinficirung der Viehtransportwagen auf Bahnen strenge überwacht wird."

Nachdem das Mitglied Obratschai bemerkt hatte, dass er letzterem Antrage in der sicheren Erwartung zustimme, dass der betreffende Erlass des Handelsministeriums von den Bahnorganen auch befolgt werde, gelangt der Comitéantrag zur Annahme.

Bezüglich des Antrages des Mitgliedes Schiebl wegen Erweiterung der Station Katowitz (Punkt 16 der Tagesordnung), wird folgender Beschluss gefasst:

„Die k. k. General-Direction wird ersucht, die Ausgestaltung der Station Katowitz im Jahre 1894 durchzuführen."

Der Antrag des Mitgliedes Ritter v. Gomperz wegen Erbauung einer Localbahn von der Station Wolframs der Böhmisch-mährischen Transversalbahn über Triesch nach Teltsch wird im Hinblicke auf die von dem Ver-

treter des Handelsministeriums in der Comitésitzung abgegebene Erklärung, wonach die diesbezüglichen Verhandlungen im Zuge seien und einen günstigen Abschluss erwarten lassen, von dem Antragsteller zurückgezogen.

Ebenso zieht auch das Mitglied v. Burgstaller mit Rücksicht auf die von dem Regierungsvertreter in der Comitésitzung abgegebene befriedigende Erklärung seinen Antrag wegen Herstellung eines Anschlusses der im Baue begriffenen Eisenbahnlinie Monfalcone (Ronchi)—Cervignano an das italienische Eisenbahnnetz zurück.

Der Antrag des Mitgliedes Ritter v. Gomperz, lautend:

„Die hohe Regierung wird ersucht, dahin zu wirken, dass Seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn das Stationsgebäude in Göding so bald als möglich in einer dem Bedürfnisse des Verkehres und dem Interesse des Publicums entsprechenden Weise erweitert und umgestaltet werde,“

wird nach erfolgter Begründung durch den Antragsteller und Unterstützung durch den Referenten Dr. Russ zum Beschlusse erhoben.

Hierauf referirt das Mitglied Regierungsrath Ritter v. Struszkiewicz über die in der Tagesordnung unter Punkt 17 a und c erwähnten Anträge des Mitgliedes Steiner.

Diese Anträge haben folgenden Wortlaut:

„Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird gebeten, die dringend nothwendigen Bahnhofserweiterungen in Hallein ins Auge zu fassen und die Kosten in das nächstjährige Budget aufzunehmen, falls hiefür für das laufende Jahr die Mittel nicht zur Verfügung stehen sollten.“

„Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird gebeten, jene Stationen mit grossem Wagenladungsverkehre mit Brückenwaagen von mindestens 25 t Tragfähigkeit und für den Radstand entsprechenden Längen auszustatten, welche solcher Brückenwaagen bis heute entbehren, wozu ich in erster Reihe die Station Hüttau der Berücksichtigung empfehle; nichtsdestoweniger aber auch die Einführung dieser Brückenwaagen auf allen jenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen im Kronlande Salzburg erbitte, die analog der Station Hüttau das gleiche Bedürfniss nach Brückenwaagen grösserer Tragfähigkeit haben.“

Ueber den ersteren Antrag wird beschlossen:

„Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird gebeten, die dringend nothwendigen Bahnhofserweiterungen in Hallein ins Auge zu fassen und wenn irgend möglich, die Kosten in das nächstjährige Budget aufzunehmen.“

Rücksichtlich des zweiten Antrages bemerkt der Referent, dass die General-Direction in der Comitésitzung die Erklärung abgegeben habe, dass die Aufstellung einer Brückenwaage neuer Construction mit 25 t Tragkraft in der Station Hüttau bereits beschlossen sei und demnächst zur Ausführung gelange. Die Herstellung solcher Brückenwaagen in anderen wichtigen Frachtenstationen werde nach Massgabe des Bedarfes und der alljährlich verfügbaren Geldmittel successive erfolgen.

Im Hinblicke auf diese Erklärung hat das Mitglied Steiner den zweiten Antrag zurückgezogen.

Der weitere Antrag desselben Mitgliedes, lautend:

„Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird gebeten, dem Gesuche wegen Ausgestaltung der Haltestelle Parsch zu einer Bahnstation für Güter-Auf- und Abgabe Rechnung zu tragen, sowie auch die Verbesserung der Personen-Wartelocale für die Winterperiode 1893/94 ins Auge zu fassen“,

wird der General-Direction zur wohlwollenden Erwägung überwiesen.

Nunmehr referirt das Mitglied Hofrath Dr. Exner über die in der Tagesordnung unter Punkt 10 b und a angeführten Anträge des Mitgliedes Ritter v. Proskowetz, wegen Einführung von Viehtransportwagen nach dem englichen System Dorn und wegen Einstellung eigens construirter und als solcher auffällig bezeichneter Krankenwagen in die Personenzüge.

Während in Folge der von der General-Direction in der Comitésitzung abgegebenen Erklärung, wonach die Staatseisenbahn-Verwaltung mit dem Studium dieser Angelegenheit beschäftigt sei, in eine Berathung des ersteren Antrages nicht weiter eingetreten wird, empfiehlt der Referent über den zweiten Verhandlungsgegenstand folgenden Antrag zur Annahme;

„Das hohe k. k. Handelsministerium, bezw. die Behörden des Verkehrswesens werden ersucht, in Erwägung zu ziehen, welche Dispositionen bezüglich der Aufnahme und des Transportes von an infectiösen oder an sonstigen Krankheiten leidenden Personen bei Bahnzügen, in legislatorischer und technischer Rücksicht zu treffen wären, da die dermalen bestehende gesetzliche, bedingte Ausschliessung der Kranken vom Eisenbahntransporte wohl nicht als eine befriedigende Lösung dieser Frage aufgefasst werden kann.“

Dieser Antrag wird zum Beschlusse erhoben.

Hierauf stellt das Mitglied Dr. Heilsberg in der Erwartung, dass der Umbau des Bahnhofes in Bruck an der Mur in seinem ersten Stadium bis 15. Juli 1893 fertiggestellt sein werde, an das Handelsministerium das Ersuchen, auch auf die baldigste Ausführung der weiteren Stadien dieses unerlässlichen Baues massgebenden Einfluss nehmen zu wollen.

Im Anschlusse hieran stellt das Mitglied Deutsch an das Handelsministerium die Bitte, der Frage in Betreff des Umbaues des Bahnhofes in Reichenberg sein Wohlwollen zuzuwenden und selbe in irgend einer Weise zur beschleunigten Durchführung zu bringen.

Seine Excellenz der Herr Vorsitzende bringt nunmehr die **commerciellen Angelegenheiten** zur Berathung, über welche das Mitglied Popper Namens des Comités den Bericht erstattet.

Die Mittheilung zu Punkt 1, über die Bestrebungen zur Unterstützung der Concurrenz des Hafenplatzes Triest gegenüber den Nordseehäfen wird ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilung zu Punkt 2 gelangt gleichzeitig mit den in der Tagesordnung unter Punkt 14 erwähnten Anträgen des Mitgliedes Reich und des Ersatzmitgliedes Burstin, wegen Herabsetzung der Tarifsätze für russisches Getreide im Transitverkehre, zur Berathung und wird über Antrag des Tarifcomités folgender Beschluss gefasst:

„Der Staatseisenbahnrath erkennt die Wichtigkeit des Transitverkehres von russischem Getreide durch Galizien an, und zwar nicht nur im Interesse des Verkehres auf den galizischen Eisenbahnen, sondern auch mit Rücksicht auf die wirthschaftlichen Vortheile, welche mit dem Getreidezwischenhandel in Galizien verbunden sind.

Die k. k. General-Direction wird demnach aufgefordert, Massnahmen zu treffen, um die russischen Getreidetransporte nach Norddeutschland in Concurrenz gegenüber den russischen Bahnwegen, im Transitverkehre über die diesseitigen Bahnen zu lenken; jedoch mit der selbstverständlichen Einschränkung dass die auf den galizischen Bahnen zu erzielenden Gesammtfrachtsätze keinesfalls niedriger gehalten werden dürfen als die über die Concurrenzrouten sich ergebenden.“

Die Mittheilungen

zu Punkt 3, über die den Wiener Mühlen Seitens der General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen für den Versandt von Mahlproducten und Mehl in vollen Wagenladungen gewährten Frachtnachlässe,

zu Punkt 4, wegen Ablehnung weiterer Ermässi-

gungen für den Getreidebezug der Mühlen auf den Linien der Mährisch-schlesischen Centralbahn,

zu Punkt 5, wegen Tarifirung von Malz Seitens der deutschen Eisenbahnen im Verbandsverkehre mit Oesterreich-Ungarn,

zu Punkt 6, betreffend die Güterbeförderung nach Haltestellen, und

zu Punkt 7, über die Declassification des Artikels Sensenstahl auf den Oesterr. Staatsbahnen und die Einleitung von Verhandlungen mit den Privatbahnen wegen Einräumung des gleichen Zugeständnisses,

werden nach dem Antrage des Referenten ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Die Mittheilung zu Punkt 8 gelangt im Zusammenhange mit den in der Tagesordnung unter Punkt 9 b, c und d erwähnten Anträgen des Mitgliedes Gröger zur Berathung.

Diese Anträge wurden in der nachstehenden, von dem Antragsteller abgeänderten Fassung über Befürwortung des Referenten zum Beschlusse erhoben:

„Im Interesse der Erhaltung des Bergbaues in den Revieren Falkenau-Elbogen und Carlsbad wird das hohe k. k. Handelsministerium um die Verfügung ersucht, dass die Buschtěhrader Eisenbahn ihren Tarif für Kohle aus den genannten Bergrevieren via Eger, Franzensbad und Graslitz, entsprechend den Schnitttarifen und Refactien für die Kohlentransporte aus den Brüx-Duxer Revieren via Eger-Franzensbad ermässige, so dass für die ersteren Reviere zu verhältnissmässig gleichen Einheitssätzen nach Bayern und Sachsen verfrachtet werde, wie für die letzteren Reviere, und dass überhaupt erstere nicht ungünstiger behandelt werden als letztere."

Die Mittheilungen

zu Punkt 9, über die Ausdehnung des Ausnahmetarifes VII der österreichischen Staatsbahnen auf Baumaterialien zu Bahnanlagen für forst- und landwirthschaftliche Zwecke, und

zu Punkt 10, enthaltend ein Verzeichniss der in der Zeit vom October 1892 bis März 1893 erschienenen wichtigsten Tarife,

werden nach dem Antrage des Referenten ohne Bemerkung zur Kenntniss genommen.

Als Delegirte des Staatseisenbahnrathes für die im Laufe dieses Jahres stattfindende Enquête über die im Interesse der Mühlenindustrie zu treffenden Tarifmassnahmen (Punkt 3 der Tagesordnung) werden, nachdem die Erhöhung der Zahl der Vertreter von 3 auf 5 beschlossen worden war und die Mitglieder Briess und Lemach angeregt hatten, dass auch Mähren und Schlesien durch ein Mitglied des Staatseisenbahnrathes vertreten werden mögen, sowie nach einer Erklärung des Regierungsrathes Dr. Freiherrn v. Buschman, dass ohnehin eine ausreichende Vertretung sämmtlicher Interessentengruppen in Aussicht genommen sei, über Vorschlag des Mitgliedes Regierungsrath Ritter v. Hahn bestimmt die Mitglieder Dr. Pilat, Popper, Schneider, Šebor und Tausche.

Das Mitglied Popper referirt hierauf über die in der Tagesordnung unter Punkt 5 erwähnten Anträge der Mitglieder Briess und Steiner, wegen Eintheilung des Artikels Hohlglaswaaren in die Tarifclasse II-A-B, bezw. II-A-A, u. zw. je nach der Art der Verpackung.

Hierauf wird über Antrag des Referenten folgender Beschluss gefasst:

„Die k. k. General-Direction wird ersucht, über das Resultat der rücksichtlich der Declassificirung von Hohlglaswaaren im Schoosse der Eisenbahn-Directoren-Conferenz im Zuge befindlichen Verhandlungen dem Staatseisenbahnrathe in seiner nächsten Session Bericht zu erstatten."

Zu dem Antrage des Mitgliedes Briess, wegen Revision des Eisenbahn-Betriebs-Reglements (Punkt 6 h der Tagesordnung), lautend:

1. „Der Staatseisenbahnrath wolle, als die hiezu berufenste Körperschaft, eine Revision des seit 1. Jänner 1893 eingeführten Betriebs-Reglements vornehmen und dem hohen k. k. Handelsministerium die zu beantragenden Aenderungen vorlegen,

2. das hohe k. k. Handelsministerium wird ersucht, in der Folge bei solch wichtigen Fragen das Gutachten des Staatseisenbahnrathes einholen zu wollen",

empfiehlt der Referent Namens des Tarifcomités, das Handelsministerium zu ersuchen, das Resultat der Beschlüsse der Eisenbahn-Directoren-Conferenz über die Beschwerden gegen das Betriebs-Reglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben dem Staatseisenbahnrathe in seiner nächsten Session mitzutheilen und zu der Vorberathung der allgemeinen Revision des Berner internationalen Uebereinkommens und des Eisenbahn-Betriebs-Reglements Delegirte des Staatseisenbahnrathes beizuziehen.

Das Mitglied Schneider beantragt, dass schon zu den gegenwärtig im Schoosse der Eisenbahn-Directoren-Conferenz stattfindenden Berathungen Mitglieder des Staatseisenbahnrathes oder andere Interessenten beigezogen werden mögen. Das Mitglied Briess spricht sich für eine Modificirung des Comitéantrages in der Richtung aus, dass über die Beschlüsse der Eisenbahn-Directoren-Conferenz Seitens des Handelsministeriums eine Berathung mit von dem Staatseisenbahnrathe sofort zu bestimmenden Delegirten eingeleitet werde.

Nachdem Regierungsrath Dr. Freiherr von Buschman und die Mitglieder Deutsch, Hladik und Reich für den Comitéantrag gesprochen und das Mitglied Schneider seinen als unausführbar bezeichneten Antrag zurückgezogen hatte, begnügt sich das Mitglied Briess damit, dass das Resultat der Verhandlungen und Beschlüsse der Eisenbahn-Directoren-Conferenz mit möglichster Beschleunigung veröffentlicht werde.

Hierauf stellt der Referent folgenden, im Sinne der letzten Anregung des Mitgliedes Briess ergänzten Antrag:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wird ersucht:

1. Das Resultat der auf Grund der Ministerial-Erlässe vom 24. März, 15. April und 18. Mai 1893, ZZ. 9433, 19.390 und 20.751 eingeleiteten Verhandlungen und Beschlüsse der Eisenbahn-Directoren-Conferenz sofort zu veröffentlichen und dem Staatseisenbahnrathe in seiner nächsten Session mitzutheilen.

Der in Aussicht genommenen Enquête zur Vorberathung der in das Jahr 1895 fallenden allgemeinen Revision des Berner internationalen Uebereinkommens und des Betriebs-Reglements, einige vom Staatseisenbahnrathe aus seiner Mitte zu delegirende Mitglieder beizuziehen und die Enquête so rechtzeitig zu veranstalten, dass dieser Gegenstand noch vor Zusammentritt der internationalen Conferenz auch im Plenum des Staatseisenbahnrathes zur Berathung gelangen kann."

Dieser Antrag wird zum Beschlusse erhoben.

Zur Berathung gelangt hierauf der in der Tagesordnung unter Punkt 15 b erwähnte Antrag des Mitgliedes Reich, lautend:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wird ersucht, die baldige Abhaltung der Directoren-Conferenz zu veranlassen, damit die bezüglich des Betriebs-Reglements im Verordnungs-Blatte vom 28. März und 25. April zusammengestellten Wünsche und Beschwerden schnellstens erledigt werden.

Es wäre noch ferner im Betriebs-Reglement der § 64 zu ändern.

Laut diesem Paragraph ist der Absender eines Gutes, falls er über dasselbe nach Anlangen in der Abgabsstation anders verfügen und weiter dirigiren will, nicht berechtigt, dies selbst vom Aufgabsorte aus zu veranlassen, sondern er muss erst in der Abgabsstation Jemanden hiezu bevollmächtigen.

Die in § 64 laut Tabelle bestimmten Reugelder, Schreibgebühren etc., sind viel zu hoch und den Leistungen der Bahnen nicht entprechend, müssten daher herabgesetzt werden.

Im Betriebs-Reglement möge weiter ein Passus aufgenommen werden, dass die Bahnen, die durch ihr Verschulden zu spät ausgezahlten Nachnahmen verzinsen müssen, denn es heisst gegenwärtig in dem Betriebs-Reglement nur, dass die Bahnen „so schnell als möglich“ zu avisiren haben.

In einer Verordnnng der Bahn an ihre Organe wird denselben nicht erlaubt, Dispositionen der Parteien wegen Nichtausfolgung oder Weiterbeförderung eines Gutes auf telegraphischem Wege zu veranlassen.

Es soll dies vielmehr nur auf schriftlichem Wege durchgeführt werden, was nicht den Zweck erreicht und die Partei schädigt, daher diese Verordnung aufgehoben werden sollte.“

Bezüglich der Herabsetzung der Reugelder, Schreibgebühren etc. wird folgender Beschluss gefasst:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wird ersucht, behufs Herabsetzung der (schon im Theil I vom Jahre 1887 enthalten gewesenen) Tabelle für Reugelder, Schreibgebühren etc. eine entsprechende Abänderung des Theil I vom 1. Jänner 1893 in Erwägung zu ziehen.“

Der übrige Theil dieses Antrages hat durch den zum Punkte 6 h der Tagesordnung gefassten Beschluss seine Erledigung gefunden.

In weiterer Fortsetzung der Berathung der Tagesordnung gelangt Punkt 12 c derselben, Antrag des Mitgliedes Obratschai, wegen Herabsetzung der Frachtsätze für Futtermittel im internen Verkehre, mit einem Dringlichkeitsantrage des Mitgliedes Ritter v. Proskowetz zur Verhandlung.

Der Antrag des Mitgliedes Obratschai hat folgenden Wortlaut:

„Der Staatseisenbahnrath wolle seinen Einfluss dahin geltend machen, dass die Frachtsätze für den Transport der Futtermittel auf den Bahnen im internen Verkehre entsprechend ermässigt werden.“

Der Antrag des Mitgliedes Ritter v. Proskowetz lautet:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen: Die hohe k. k. Regierung, bezw. das hohe k. k. Handelsministerium wird aufgefordert, ohne allen Aufschub zu veranlassen, dass alle, ob Staats- oder Privateisenbahnen und Schiffahrts-Gesellschaften, wie dies in der Schweiz bereits geschehen ist und auch in anderen Staaten und Ländern noch geschehen wird, allsogleich eine derartige Reduction der internen Transporttarife für alle, welchen Namen immer habenden Futter- und Streumittel zu bewilligen, dass es möglich wird, diese beschaffen zu können.“

Zu ersterem Antrage hat das Mitglied Tausche folgenden Zusatzantrag gestellt:

„Mindestens wäre jedoch dahin zu wirken, dass über Befürwortung landwirthschaftlicher Genossenschaften und Vereine für den Transport von Düngemitteln, sowie Futterstoffen ermässigte Tarife auf den k. k. Staatsbahnen und durch Einflussnahme der hohen Regierung auch auf den Privatbahnen gewährt werden mögen.“

Nachdem noch das Mitglied Ritter v. Mersi eine Frachtermässigung für „Futtersamen“ befürwortet hatte, empfiehlt der Referent Namens des Tarifcomités folgenden Antrag zur Annahme:

„Im Hinblicke auf den durch die abnorme Dürre sich allenthalben geltend machenden Futtermangel wird das hohe k. k. Handelsministerium dringend gebeten, in Fällen, wo dies durch die örtlichen Verhältnisse begründet erscheint und über Ansuchen landwirthschaftlicher Corporationen, für den Transport aller Art Futter- und Streuartikel, Düngemittel, Kleie und Futtersamen besondere Frachtbegünstigungen nicht nur auf den im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen zu gewähren, sondern die gleichen Zugeständnisse auch bei den Privatbahnen zu erwirken.“

Diesem Antrage gegenüber empfiehlt das Mitglied Ritter v. Proskowetz nach erfolgter Begründung seinen Antrag in der eingebrachten Fassung zur Annahme; derselbe wird jedoch abgelehnt und der Comitéantrag zum Beschlusse erhoben.

Der zu diesem Verhandlungsgegenstande weiters gestellte Antrag des Mitgliedes Ritter v. Mersi:

„In Anbetracht der bevorstehenden Futternoth wird der hohen k. k. Regierung empfohlen, die Frage zu studiren, ob es sich möglich und angezeigt erweisen sollte, die Futterausfuhr zu verbieten,“

gelangt zur Annahme.

Das Mitglied Popper referirt hierauf über die in der Tagesordnung unter den Punkten 15 c, 17 b und 18 angeführten Anträge der Mitglieder Reich, Steiner und Vogel.

Der Antrag des erstgenannten Mitgliedes lautet:

„Im Band II, 1. Heft, Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Theil II, Heft 3, sind in Bezug auf Verfrachtung von Grubenhölzern folgende Bestimmungen enthalten:

„Bei Bezeichnung von Holzsendungen als Grubenholz und dadurch bedingter Inanspruchnahme des Ausnahmetarifes behalten sich die Eisenbahn-Verwaltungen vor, den Nachweis der Verwendung des Holzes zu Grubenzwecken zu verlangen.

Im Falle bahnseitig festgestellt wird, dass eine als Grubenholz bezeichnete Sendung anderweitige Verwendung findet, wird die Fracht nach dem Satze des Tarifes A berechnet und ausserdem die Conventionalstrafe für unrichtige Inhaltsangabe erhoben.“

Die Bestimmung des Nachweises über die Verwendung des Holzes in Waggonladungen zu Grubenzwecken kann aber in den meisten Fällen aus dem Grunde nicht erfüllt werden, weil die Waaren nicht direct an die Gruben gehen, sondern an Zwischenhändler, welche die Hölzer grösstentheils nicht waggonweise, sondern fuhrenweise an die Gruben vertheilen.

Durch diese Bestimmung des Nachweises ist der Holzexport dieser minderwerthigen Waare deshalb fast unmöglich, weil der billigere Frachtsatz nicht zur Anwendung kommt und diese minderwerthige Waare keinen höheren Frachtsatz ertragen kann.

Eine Abänderung ist durchaus nothwendig, umsomehr, als auch in vielen Fällen unter „zu Grubenzwecken bestimmtes Holz“ solches in Versandt kommt, welches schon seines grösseren Werthes halber eine Mehrfracht ertragen kann.

Es wäre also geboten, den Begriff „Grubenholz“ klarer zu präcisiren und erlaube ich mir daher den Antrag zu stellen, dass die jetzt bestehende Bestimmung ganz aufgehoben werde und an dessen Stelle soll es heissen:

„Unter Grubenholz wird nur verstanden dünnes Holz bis zu 6·3 m Länge und bis 20 cm Stärke am schwächeren Ende.“

Dieser Antrag wird der General-Direction zur geeigneten Veranlassung abgetreten.

Der Antrag des Mitgliedes Steiner hat folgenden Wortlaut:

„Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen wird gebeten, das Frachtporto für die Artikel: Holzkohle, Sägespäne zur Streu, Rinde unverkleinert, und Lohe in Säcken, dann Blochholz, Pfosten, Bretter und Latten in der Länge von 4 m bei Waggonladungen unter Zugrundenahme des Ladegewichtes von 10 t, mit 10 t zu berechnen, nicht aber das volle Ladegewicht eines mit höherer Tragfähigkeit beigestellten Waggons in Anrechnung zu bringen.“

Dieser Antrag erscheint mit der Mittheilung des Referenten, dass nach der von der General-Direction in der Comitésitzung gegebenen Erklärung dem Wunsche bezüglich des Artikels Holzkohle entsprochen wurde, dass jedoch bezüglich der übrigen Artikel eine gleiche Verfügung nicht getroffen werden könne, als erledigt.

Ueber den Antrag des Mitgliedes Vogel, dahin gehend, dass Magnesit wieder nach dem Specialtarife III verfrachtet werde, wird folgender Beschluss gefasst:

„Die k. k. General-Direction wird aufgefordert, die Tarife für den Export von Magnesit so niedrig als möglich zu halten.“

Nunmehr gelangt der folgende, von dem Mitgliede Dr. Heilsberg im Tarifcomité eingebrachte und hinreichend unterstützte Antrag zur Berathung:

„Der Staatseisenbahnrath wolle beschliessen: Die hohe k. k. Regierung zu ersuchen, zur Beseitigung der schweren Belastungen und Nachtheile, welche durch den Reformtarif vom 1. April 1893 der k. k. priv. Südbahn der Bevölkerung der von dieser Bahn durchzogenen Länder entstanden sind und durch welche Verkehr und Production auf das Empfindlichste geschädigt werden, mit allem Nachdrucke ihre Mithilfe und ihre Unterstützung zu gewähren."

Referent Mitglied Popper stellt hierüber nach erfolgter Begründung den Antrag:

„Das hohe k. k. Handelsministerium wird ersucht, dahin zu wirken, dass die durch den Reformtarif der k. k. priv. Südbahn, in Folge des mit dieser Reform verbundenen vollständigen Systemwechsels in einzelnen Artikeln und Relationen zu Tage getretenen unvermeidlichen Härten möglichst rasch beseitigt werden."

Das Mitglied Dr. Heilsberg begründet in eingehender Weise seinen Antrag und bemerkt gleichzeitig, dass, obwohl die Südbahn bereits zahlreiche Ermässigungen eintreten liess und noch weitere in Aussicht stellte, diese Massnahmen doch zu sehr einen provisorischen Charakter haben und eine definitive Regelung dringend nöthig sei. Behufs deren Erlangung erklärt Redner sich mit dem Antrage des Tarifcomité einverstanden und empfiehlt denselben zur Annahme.

Das Mitglied Freiherr v. Di Pauli bespricht die hohen Tarife der Südbahn für den Transport von Wein und regt deren Gleichstellung mit jenen der Oesterr. Staatsbahnen an.

Nachdem noch das Mitglied Tausche auf die Tarifbenachtheiligung bei Verfrachtung von Gyps ab Südbahnstationen nach Böhmen hingewiesen hatte, schreitet Seine Excellenz der Herr Vorsitzende zur Abstimmung und gelangt hiebei der Antrag des Referenten, bezw. des Tarifcomité, zur Annahme.

Ueber den von dem Mitgliede Dr. Bártoli in der Comitésitzung eingebrachten, hinreichend unterstützten Antrag, lautend:

„Die hohe k. k. Regierung wird aufgefordert, dahin zu wirken, dass entsprechend einem Wunsche des Landesculturrathes in Istrien die Tarife auf den österreichischen Eisenbahnen für die Weinverfrachtung insbesondere im Exporte thunlichst herabgesetzt, und dass namentlich Erleichterungen und Begünstigungen für die Zurücksendung leerer Fässer gewährt werden",

wird beschlossen:

„Die hohe k. k. Regierung wird aufgefordert, den Wünschen des istrianischen Landesculturrathes thunlichst entgegenzukommen."

Auf die Anregung des Mitgliedes Ritter v. Mersi, eventuelle Begünstigungen auch auf die Weintransporte aus Tirol auszudehnen, bemerkt Regierungsrath Dr. Freiherr v. Buschman, dass das Handelsministerium ebenso wie in anderen Fällen, auch in diesem Falle nicht ermangeln werde, die zu dessen Kenntniss gelangenden berechtigten Wünsche nach Möglichkeit zu unterstützen.

Das Mitglied Briess stellt an die Obmänner der einzelnen Comités das Ersuchen, in dem Falle, als bei der Vorberathung eines Antrages der Antragsteller in der betreffenden Comitésitzung nicht anwesend sein sollte, denselben dieser Vorberathung beizuziehen.

Auf die Anregung des Mitgliedes Popper, die einzelnen Anträge vor der Plenarsitzung nicht nur den Mitgliedern des Comité, in welchem dieselben zur Vorberathung gelangen, sondern auch den übrigen Mitgliedern zukommen zu lassen, erwidert Seine Excellenz der Herr Vorsitzende, dass dies eventuell nur in dem Falle möglich wäre, wenn die einzelnen Anträge längere Zeit vor den Comitésitzungen an das Handelsministerium gelangen würden.

Hiemit erscheint die Tagesordnung und nachdem auch weitere Anträge nicht mehr gestellt werden, schliesst Seine Excellenz der Herr Vorsitzende die Sitzung mit dem Ausdrucke des Dankes an die Mitglieder und insbesondere an die Referenten für die Mühewaltung bei der Berathung, bezw. Berichterstattung über das vorgelegene sehr umfangreiche Materiale, indem er gleichzeitig dem Wunsche Ausdruck gibt, die einzelnen Mitglieder, deren Functionsperiode nunmehr zu Ende gehe, in der nächsten Session wieder versammelt zu sehen.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte normalspurige Localbahn Amstetten-Schwarzenau. (Theilstrecke Amstetten-Grein: Trassenrevision.) Die k. k. Statthalterei in Linz hat die Trassenrevision bezüglich des Projectes für die Theilstrecke Amstetten-Grein der von Franz Schwarz, Bürgermeister der Stadt Grein a. d. Donau, und Consorten projectirten normalspurigen Localbahn Amstetten-Schwarzenau für den 26. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 11.153.]

Projectirte Rollbahn zur Verbindung der Mangangrube Arschitzaren mit den Manipulationswerkstätten in Jakobeny. (Politische Begehung.) Die k. k. Landesregierung in Czernowitz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes der Ober-Berg- und Hüttenverwaltung in Jakobeny, betreffend die Herstellung einer Rollbahn zur Verbindung der Mangangrube Arschitzaren mit den Manipulationswerkstätten in Jakobeny für den 26. Juni anberaumt. Mit der Leitung der Commission ist der Regierungsrath Johann Fekete de Belafalva betraut. [G.-I.-Z. 11.854.]

Oesterr. Nordwestbahn. (Linie Wien—Tetschen: Wasserleitung im Frachtenbahnhofe in Wien.) In die Bureaugebäude des Frachtenbahnhofes in Wien wird die Hochquellenwasserleitung eingeführt. [19. Mai, Z. 21.839.]

— (Kohlengeleise-Herstellung in Wien.) Am Bahnhofe in Wien wurde zu den Kohlenrutschen ein neues Geleise hergestellt. [24. Mai, Z. 23.075.]

— (Umbau eines Objectes in km 0·6/7 der Schleppbahn am Bahnhofe in Poděbrad.) Der Umbau eines in km 0·6/7 der Schleppbahn vom Poděbrader Bahnhofe zur dortigen Zuckerfabrik der Firma Dostal & Comp. liegenden Objectes wurde genehmigt. [18. Mai. Z. 25.599.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linie Deutschbrod—Pardubitz—Liebau: Geleise und Sicherungsanlage in Smiřitz.) In Folge des mit dem Verwaltungsrathe der Böhmischen Commercialbahnen abgeschlossenen Vertrages, betreffend den Anschluss der Linie Sadowa—Smiřitz der Böhmischen Commercialbahnen an die Station Smiřitz der Südnorddeutschen Verbindungsbahn für den Personen- und Gepäcksverkehr und für den Uebergang von Eil- und Frachtgütern, wird in dieser Station eine neue Geleise- und Sicherungsanlage hergestellt. [10. Mai, Z. 12.721.]

— (Umwandlung eines Handschrankens.) Der in km 32·302 der Strecke Předmeřitz—Smiřitz gelegene Handschranken wird in einen Zugschranken mit automatischem Läutewerk umgewandelt. [18. Mai, Z. 20.191.]

— (Linien Pardubitz—Reichenberg und Eisenbrod—Tannwald: Tunnel-Reconstruction.) Das Project für die partielle Ausmauerung, bezw. Reconstruction des I. Riktunnels in km 104·2/3 und des III. Riktunnels in km 105·3/6 zwischen den Stationen Semil und Eisenbrod der Linie Par-

dubitz—Reichenberg, ferner für die Einwölbung der Einfahrt des Navarower Tunnels in km 7·9/10 der Linie Eisenbrod—Tannwald wurde zur Ausführung genehmigt. [22. Mai, Z. 6708.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Ausfolgung lebender Thiere und für die Approvisionirung bestimmter Lebensmittel an Sonn- und Feiertagen in der Station Prag-Smichov. (Behebung des ungleichmässigen Vorganges in den Frachtenstationen der Smichover Bahnhöfe.) Ueber ein von Seite des k. k. Ministeriums des Innern an das k. k. Handelsministerium gestelltes Ersuchen um Behebung des ungleichmässigen Vorgehens und der Schwierigkeiten, welche sich in den Frachtenstationen der Smichover Bahnhöfe hinsichtlich der Ausladung von Viehtransporten an Sonn- und Feiertagen ergeben hatten, ist von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen die Anordnung getroffen worden, dass in den Smichover Bahnhöfen einlangenden Viehtransporte, sowie die für die Approvisionirung bestimmten, dem Verderben unterliegenden Lebensmittel, selbst dann, wenn selbe als Frachtgut zur Aufgabe gelangten, auch an Sonn- und Feiertagen, und zwar in der Zeit von 8 Uhr Früh bis 12 Uhr Mittags und von 2 Uhr bis 5 Uhr Nachmittags ausgefolgt und zu diesem Zwecke die zugehörigen Frachtbriefe bei den Frachten- resp. Eilgutcassen ausgelöst werden können. — Diese Anordnung wurde durch Affichirung entsprechender Kundmachungen an geeigneten Punkten der gedachten Bahnhöfe zur Kenntniss des Publicums gebracht. [H.-M.-Z. 17.282.]

Zusammenstellung

der im Monate Mai 1893 bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen vorgekommenen Verspätungen.

Bezeichnung der Bahnen	In Verkehr gesetzte Züge: Schnellfahrende Züge	Personenzüge	Gemischte Züge	Im Ganzen	Verspätungen in den Endstationen: bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten	bei den Personenzügen über 20 Minuten	bei den gemischten Zügen über 30 Minuten	Im Ganzen	in Percenten der Gesammtzahl der Züge	Diese Verspätungen wurden veranlasst durch: Abwarten von Zügen	Post- und Polizei-Amtshandlungen	Unregelmässigkeit im Fahrdienste und aussergewöhnlichen Verkehr	atmosphärische Einflüsse	Hindernisse auf der Bahn	falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen	mangelhaften Zustand der Bahn	Schadhaftwerden von Fahrzeugen	andere Gründe	Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten
	Anzahl									Anzahl der Veranlassungen									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen:																			
Westliche Linien	1256	17.854	4.170	23.280	27	149	18	194	0·8	162	5	144	.	.	.	.	4	.	7
Nordöstliche Linien	186	3.416	4.251	7.853	2	41	12	55	0·7	25	3	77	2	.	1	.	3	.	.
Dalmatiner Staatsbahn	.	294	.	294	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Istrianer Staatsbahn	62	706	31	799	1	4	.	5	0·6	4	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Privatbahnen:																			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	62	473	321	856	4	5	.	9	1·0	9	.	.	1	.	.	.	.	.	7
Böhmische Nordbahn-Gesellschaft	186	1.066	837	2.089	.	31	5	36	1·7	56	9	78	.	3	.	.	.	.	2
Böhmische Westbahn	62	397	124	583	.	4	.	4	0·6	5	.	3	.	.	.	.	.	.	.
Buschtěhrader Eisenbahn	248	450	1.894	2.592	16	13	11	40	1·5	27	4	37	.	1	.	.	1	.	10
Eisenbahn Wien-Aspang	.	315	756	1.071	.	14	.	14	1·3	8	.	6	.	.	.	.	.	.	.
Graz-Köflacher Eisenbahn	.	217	155	372	.	1	2	3	0·8	3	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	479	4.166	3.271	7.916	34	41	5	80	1·0	70	4	39	4	.	.	.	5	.	11
Kaschau-Oderberger Eisenbahn	.	434	.	434	.	3	.	3	0·6	1	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Leoben-Vordernberger Eisenbahn	.	186	62	248	.	1	.	1	0·4	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Mährisch-schlesische Centralbahn	.	482	68	550	.	6	.	6	1·0	.	.	6	.	.	.	.	.	.	1
Oesterr. Nordwestbahn	341	3.160	2.004	5.505	27	34	.	61	1·1	61	1	29	.	.	.	.	.	1	16
Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Ges.	616	2.883	806	4.305	29	50	.	79	1·8	76	1	33	.	.	.	.	1	.	5
Ostrau-Friedlander Eisenbahn	.	261	43	304	.	3	.	3	1·0	3	.	1	.	.	.	.	.	.	1
Südbahn-Gesellschaft	778	5.491	951	7.220	15	37	3	55	0·7	56	11	45	.	.	.	1	3	1	3
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	.	1.142	341	1.483	.	20	.	20	1·3	15	1	4	.	.	.	.	1	.	1
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter B.	.	124	279	403	.	2	2	4	0·9	.	.	4	.	.	.	.	.	.	.
Wiener Verbindungsbahn	28	1.426	.	1.454	.	.	.	.	0·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Totale	4304	44.943	20.364	69.611	155	459	58	672	.	581	39	514	7	4	1	1	18	.	64

Nach den in Percenten der Gesammtzahl der Züge ausgewiesenen Verspätungen ist die Reihenfolge der Bahnen nachstehende:

1. Dalmatiner Staatsbahn . . . . 0·0 pCt.
2. Wiener Verbindungsbahn . . . . 0·0 „
3. Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . 0·4 „
4. Istrianer Staatsbahn . . . . 0·6 „
5. Böhmische Westbahn . . . . 0·6 „
6. Kaschau-Oderberger Eisenbahn . . . . 0·6 „
7. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (nordöstliche Linien) . . . . 0·7 „
8. Südbahn-Gesellschaft . . . . 0·7 „
9. K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen (westliche Linien) . . . . 0·8 „
10. Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . 0·8 „
11. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . . 0 9 pCt.
12. Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . . 1·0 „
13. Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . 1·0 „
14. Mährisch-schlesische Centralbahn . . . . 1·0 „
15. Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . 1·0 „
16. Oesterr. Nordwestbahn . . . . 1·1 „
17. Eisenbahn Wien-Aspang . . . . 1·3 „
18. Südnorddeutsche Verbindungsbahn . . . . 1·3 „
19. Buschtěhrader Eisenbahn . . . . 1·5 „
20. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft . . . . 1·7 „
21. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft . . . 1·8 „

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. (Fahrordnungs-Aenderung auf der Strecke Krasne—Radziwiłów.) Zur Erreichung eines Anschlusses an die Schnellzüge Nr. 1 und 2 der Oesterr. Staatsbahnen, und zwar sowohl über Podwołoczyska als auch über Brody, kommt ab 17. Juni der Postzug Nr. 3 der Russischen Südwestbahnen in Brody um 5 U. 53 M. Nm. und in Podwołoczyska um 4 U. 28 M. Nm. an, während der Postzug Nr. 4 der Russischen Südwestbahnen von Wołoczysk um 12 U. 9 M. Nm. und von Radziwiłów um 10 U. 13 M. Vm. abgeht. Aus diesem Grunde wird der gemischte Zug Nr. 1653 der Oesterr. Staatsbahnen, welcher bisher nur zwischen Krasne und Brody verkehrte, bis Radziwiłów ausgedehnt und ab 25. Juni nach folgender Fahrordnung verkehren:

Krasne Abfahrt 7 U. 35 M. Früh,
Ożydów Ankunft 7 U. 59 M. „ Abfahrt 8 U. 9 M. Früh,
Zabłotce „ 8 U. 29 M. „ „ 8 U. 36 M. „
Brody „ 8 U. 56 M. „ „ 9 U. 6 M. Vm.,
Radziwiłów „ 9 U. 29 M. Vm.

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Bewilligung zur Inverkehrsetzung eines Separat-Personenzuges auf der Montanbahnstrecke Mähr.-Ostrau—Michalkowitz.) Die k. k. General-Inspection hat über Ermächtigung des k. k. Handelsministeriums gestattet, die k. k. Bergbeamten aus Wieliczka, welche am 18. Juni die Kohlengruben des Mährisch-Ostrauer Gebietes besichtigten, an diesem Tage mittelst eines Separat-Personenzuges auf der Ostrauer Montanbahn von Mähr.-Ostrau nach Michalkowitz und retour zu befördern. Hiebei wurde vorausgesetzt, dass alle Vorsorgen getroffen werden, um die persönliche Sicherheit der Passagiere zu wahren, und dass insbesondere der Verkehr dieses Separatzuges nach einer bestimmten Fahrordnung bei Nichtüberschreitung der Fahrgeschwindigkeit von 25 km in der Stunde eingeleitet und auf die Tageszeit beschränkt wird. [13. Juni, G.-I.-Z. 11.881.]

Nachrichten aus Ungarn.

Localbahn Eperjes-Bartfa. (Nachtrag zur Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti közlekedésy közlöny“ Nr. 62 vom 24. Mai verlautbart, dass zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 24. April der Eperjes - Bartfaer (Bartfelder) Eisenbahn-Actiengesellschaft die Bewilligung ertheilt wurde, ihr concessionsmässig mit 1,420.000 fl. bemessenes Actiencapital (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 74 ex 1892) um 120.000 fl. zu vermehren, somit selbes auf 1,540.000 fl. zu erhöhen. Diese Begünstigung wurde in Berücksichtigung der durch Verlängerung der ursprünglich normirten Bahntrasse, Zubauten etc. somit zur Deckung der erwachsenen und das Präliminare übersteigenden Mehrkosten (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110 ex 1892) gewährt.

Einrichtung der Strasseneisenbahn zum Budapester Centralfriedhofe nächst Kerepes auf den elektrischen Betrieb. (Nachtrag zur Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny“ Nr. 68 vom 7. Juni verlautbart den Wortlaut des zufolge Erlass vom 25. Mai 1893, Z. 71.261, des kgl. ungar. Handelsministers erflossenen Nachtrages zur Concessions-Urkunde vom 18. Juni 1889, Z. 27.217 (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 91 ex 1889), laut welcher der Firma Siemens & Halske, als Eigenthümerin der damaligen „Budapester Stadtbahn-Unternehmung für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe“, nunmehr „Budapester Stadtbahn-Actiengesellschaft für Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe“, die Bewilligung ertheilt wurde, eine aus dem VIII. Stadtbezirke durch den X. Stadtbezirk bis zum Budapester Centralfriedhofe nächst Kerepes führende Strasseneisenbahn mit Dampfbetrieb zu erbauen und zu betreiben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 90, 96 und 141 ex 1889). Kraft dieses Nachtrages wird der genannten Rechtsnachfolgerin der Firma Siemens & Halske die Bewilligung ertheilt, die ihr Eigenthum bildende Friedhofbahn, als Anschlusslinie an ihr im Bereiche der Landeshaupt- und Residenzstadt betriebenes Strassenbahnnetz, gleichfalls mit elektrischer Kraft zu betreiben (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 8, 17, 32 und 60 ex 1893). Dieser Nachtrag zur Concessions-Urkunde enthält die im Sinne des Begehungsprotokolles vom 16. September 1892 gegebenen Bestimmungen bezüglich der Art und Weise der Ausübung des Betriebes mit elektrischem Motor (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 110 ex 1892) und der Führung der Leitung des elektrischen Stromes.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 18.056/III, dem Pächter des Cur- und Badeortes Hevisz (Comitat Zala) für eine aus dem Bereiche der Stadt Keszthely vom Hotel „zur Amazone“ ausgehende, durch die Georgicongasse und weiterhin auf der Nagy-Kanizsa—Tapolczaer staatlichen Chaussée bis zum Cur- und Badeorte Hevisz führende Strasseneisenbahn mit Pferdebetrieb, auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 22.099, dem Budapester Ingenieur und Bauunternehmer Friedrich Horschitz
   a) für eine von der Station Nagy-Szombat (Tyrnau) der Linie Pozsony (Pressburg) — Nagy - Szombat — Galgocz-Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt) der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Szomolány und weiterhin über Jablonicz, Szenicz, Csácsó, Dojcs, Stepano, Sasvár und Sztrazta in der Station Eghell mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Marchthalbahn, d. i. der Linie Pozsony — Dévény - Ujfalu (Theben-Neudorf) — Skakolcza (Skalitz) verbindende normalspurige Localbahn,
   b) für eine von der zukünftigen Station Szomolány abzweigende, bis Nadásd führende gleichfalls normalspurige Flügelbahn der Linie a),

   auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 22.100, dem Reichtstagsabgeordneten Dr. Franz Krajtsik für eine von der Station Váralja-Hátszeg der Linie Piski—Petrosény—Lupény der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über den Eisernen Thor-Pass (Comitat Hunyád) und weiterhin das Bisztrathal verfolgend, in der Station Karánsebes mit deren Hauptlinie (Wien—) Marchegg — Budapest — Orsova — Verciorova verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 22.600/III, dem Gutsbesitzer von Szlankó Elek Ferenczy, für eine von der Station Vadna (zwischen Bánréve und Miskolcz) der Linie Fülek—Miskolcz der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende, bis Bánfalva führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
5. Mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 28.425/III, dem Med. Dr. Tihamér Balogh und dem Advocaten Dr. Gabriel Kelemény, Einwohnern von Budapest,
   a) für eine von der Station Vácz (Waitzen) der Linie (Wien) — Marchegg — Budapest—Orsova —Verciorova abzweigende und diese über Duka, Rátót, Kis-Szent-Miklós, Veresegyház und die Gemarkung der Gemeinden Zsidó und Domony in der Station Aszód (zwischen Gödöllö und Hatvan) mit der Linie Budapest—Gödöllö—Hatvan der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende,
   b) für eine von der Station Vácz der Linie a) abzweigende und diese über Duka, Vácz, Kis-Hartyán, Kis-Ujfalu und die Gemarkung der Gemeinde Mácsa an einem geeigneten Punkte mit der projectirten Galgathalbahn, d. i. der Linie Aszód—Balassa-Gyarmath (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 36 ex 1889), verbindende normalspurige Localbahn,

   auf die Dauer eines Jahres.
6. Mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 29.703, dem Emerich Darvas, Einwohner von Gyöngyös, für eine von der Endstation Gyöngyös der Flügelbahn Vámos-Györk—Gyöngyös der Linie Budapest—Hatvan—Miskolcz—Kassa (Kaschau) der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende, diese mit der Stadt Gyöngyös und weiterhin mit dem Badeorte Matrafüred (Comitat Heves) verbindende Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe, auf die Dauer eines Jahres.

Bau zweier über die Donau in Budapest für den Personen-, Strassenfuhrwerks- und Strassenbahnverkehr einzurichtenden Staatsbrücken. (Ministerial - Erlass.) Der mit den Agenden des Finanzministeriums betraute kgl. ungar. Ministerpräsident hat, bezugnehmend auf den der Legislative vorgelegten Gesetzentwurf — den Bau zweier über die Donau in Budapest für den Personen-, Strassenfuhrwerks- und Strassenbahnverkehr einzurichtenden Staatsbrücken (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 ex 1893) — einen Erlass an das Präsidium der Budapester hauptstädtischen Communalverwaltung gerichtet, in welchem unter Anderem gesagt wird: Der § 1 des Gesetzentwurfes bezeichnet in ausführlicher Weise die Art und Weise der Geldbeschaffung zur Bedeckung der Kosten. Der § 2 aber bestimmt, dass jener Theil der zur Verfügung stehenden Geldsummen, welcher nach Bedeckung der eigentlichen Brückenbaukosten verbleibt, in dem Falle, als das Municipium der Haupt- und Residenzstadt Budapest mindestens zwei Millionen beiträgt, zu den im Interesse der Brückenrampen vorzunehmenden Expropriationen, wie auch zu den Kosten der Eröffnung einer in der

Richtung des röm.-kath. Pfarrgebäudes im IV. Bezirke, über den Rosen- und Sebastianiplatz bis zur Einmündung der Hatvanergasse zu führenden Strasse verwendet werden könne. Dieser Gesetzentwurf wird demnächst die Allerhöchste Sanction erhalten. Bevor dies jedoch geschähe und das sanctionirte Gesetz publicirt würde, fordere ich, um Zeit zu gewinnen, das Municipium der Haupt- und Residenzstadt schon jetzt auf, sich in Betreff des Beitrages von mindestens zwei Millionen Gulden (vier Millionen Kronen) je früher zu äussern, da nur in dem Falle, als das Municipium der Haupt- und Residenzstadt den Beitrag rechtsgiltig votirt, die hievon abhängigen Verfügungen getroffen werden würden. Die Commune wird nun aufgefordert, im Interesse der Beschleunigung der Durchführung des Projectes, je früher hierüber ihren Beschluss zu fassen und denselben der Regierung zur Begutachtung und Genehmigung vorzulegen, damit diese den Beginn der Vornahme umfangreicher Vorarbeiten ungesäumt veranlassen könne.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Gisela" von Kobe und Shanghai.) Dieser Dampfer von 2643 Tonnen Gehalt ist am 28. April nach 61tägiger Fahrt mit 44 Passagieren und 2521 Gewichtstonnen factischer Ladung von Kobe—Shanghai in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Kobe 50.000 kg Kupfer, 175.000 kg Reis, 8000 kg Häute, 5000 kg Curiositäten, 4000 kg Kampfer, 37.000 kg Fischöl; aus Shanghai 12.433 kg Seide, 60.860 kg (hievon 24.460 kg für Venedig), 110 kg Thee, 100 kg Galläpfel; aus Hongkong 1500 kg Essenzen, 80.500 kg Quassia; aus Canton 2646 kg Cocons; aus Batavia 6401 kg Häute (hievon 2401 kg für Venedig), 9845 kg Pfeffer für Venedig; aus Singapore 20.300 kg Zinn, 200 kg spanisches Rohr, 480 kg Curiositäten, 28.420 kg Ananas, 2713 kg Kaffee, 48.923 kg Pfeffer; aus Calcutta 70 kg Thee, 339.200 kg Baumwolle (hievon 317.200 kg für Venedig), 39.685 kg Mirabellen (hievon 35.525 kg für Ancona), 35.375 kg Reis, 965 kg Quassia, 3000 kg Kleidungsstücke, 58.100 kg Sackleinwand (hievon 17.500 kg für Salonicco), 13.551 kg Gummilack, 291.406 kg Häute (hievon 14.920 kg für Salonicco und 68 106 kg für Venedig), 6343 kg Tamarinde für Venedig; aus Colombo 25.744 kg Cocosnussöl, 210 kg Thee, 64.859 kg Kaffee, 5075 kg Ingwer, 5075 kg Saganholz, 480 kg Curiositäten; aus Bombay 361.120 kg Baumwolle (hievon 135.050 kg für Piräus und 92.500 kg für Venedig), 50.750 kg Leinsamen, 30.450 kg Mirabellen, 1000 kg Conserven, 200 kg Thee, 60 kg Curiositäten, 71.862 kg Kaffee, 18.978 kg Häute (hievon 3500 kg für Venedig), 10.150 kg Pfeffer, 3045 kg Ingwer, 279.125 kg Ricinussamen für Venedig; aus Aden 5481 kg Wurzeln, 71.253 kg Kaffee, 2842 kg Häute, 17.255 kg Gummi, 4365 kg Perlmutter, 10 kg Federn, 768 kg Myrrhe; aus Port Said 41.250 kg Fischthran, 9435 kg Kaffee, 7014 kg Indigo, 13.260 kg Blech, 30.000 kg Möbeln, 720 kg Därme, 11.645 kg Häute (hievon 9845 kg für Venedig), 3160 kg Cigarren, 32.000 kg Gummi, 240 kg Curiositäten. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,632.744 fl. ö. W.

Fiumaner Hafenanlagen. (Bau von Docks.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat der Fiumaner Firma J. Pfau einen Flächenraum von 2000 m² zur Anlage von Docks unter der Bedingung überlassen, dass die genannte Firma den Bau derselben mit möglichster Beschleunigung durchführe.

Verschiedene Mittheilungen.

Firmaprotokollirungen. In dem Handelsregister des k. k. Handelsgerichtes Wien wurde am 9. Juni bei der Firma „Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft:" eingetragen, dass der Verwaltungsausschuss dieser Gesellschaft in der Sitzung vom 28. März 1893 die Ausgabe der im letzten Absatze des Anhanges I zu den Gesellschaftsstatuten bezeichneten im Portefeuille der Gesellschaft befindlichen 1500 Stück Actien der Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft im Nominalbetrage von 300.000 fl. ö. W. beschlossen hat, und dass dieser Beschluss mit Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 16. Mai 1893, Z. 16.544, genehmigt worden ist.

Ferner wurde bei der Firma:
„Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft"
Franz Irrich als Procurist, ferner Wilhelm Eichler Freiherr von Eichkron in Folge Ablebens als Mitglied des Verwaltungsrathes gelöscht, dagegen Dr. Alois Millanich, Hof- und Gerichtsadvocat in Wien, als Mitglied des Verwaltungsrathes mit dem statutenmässigen Firmirungsrechte eingetragen.

Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Uebernahme des finanziellen Dienstes durch die Staatsschulden-Verwaltung.) In Durchführung des mit dem Gesetze vom 25. November 1891 (R.-G.-Bl. Nr. 164) genehmigten Uebereinkommens vom 30. Juni 1891, betreffend den Ankauf der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn durch den Staat wurde die ob dieser Bahn bücherlich haftende Prioritätsschuld vom Staate zur Selbstzahlung übernommen und mittelst Kundmachung vom 18. Jänner 1893 die Aufforderung zur Beibringung der noch unverlost im Umlaufe befindlichen Actien dieser Bahn zum Behufe der Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen erlassen. Demgemäss übergeht nunmehr die Gebahrung der 4percentigen Prioritäts-Anleihe der genannten Bahn de dato 1. Juli 1890 im ursprünglichen Betrage von 75,000.000 fl. ö. W. in Silber, sowie der durch Abstempelung in Staatsschuldverschreibungen bereits umgewandelten oder noch der Abstempelung zu unterziehenden Actien dieser Bahn im Gesammt-Nominalbetrage von 46,291.140 Gulden ö. W. an die Staatsschulden-Verwaltung und werden die bezüglichen Capitals- und Zinsenzahlungen von dem Fälligkeitstermine 1. Juli 1893 angefangen durch die k. k. Staatsschuldencasse in Wien, sowie durch die in Ansehung der Prioritäts-Anleihe jeweilig bekanntzugebenden ausländischen Zahlstellen besorgt werden. Auch kann die Zahlung der Coupons nach vorangegangener Ueberweisung durch die k. k. Landescassen und Steuerämter stattfinden. Die planmässigen Verlosungen des Prioritäten-Anlehens werden vom 1. Juli 1893 an durch die k. k. Direction der Staatsschuld vorgenommen werden. Actien der Carl Ludwig-Bahn, welche noch nicht der Abstempelung unterzogen wurden, sind bis längstens 31. Juli 1893 behufs Vornahme dieser Procedur bei der k. k. Staatsschuldencasse in Wien zu überreichen.

Buschtěhrader Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 13. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Josef Tragy und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Statthaltereirathes Josef Stummer, die 47. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Buschtěhrader Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 40 Actionäre anwesend, welche im eigenen und Vollmachtnamen 7880 Stück Actien Lit. A mit 1553 Stimmen und 22.333 Stück Actien Lit. B mit 1061 Stimmen vertraten. Nach dem Geschäftsberichte pro 1892 wurden auf den Bahnlinien Lit. A befördert 802.273 (— 27.539) Personen, 829.119 (— 40.870) Tonnen Frachtgüter, 1955 (— 211) Tonnen Reisegepäck und 9923 (— 22) Tonnen Eilgüter. Auf den Bahn- Lit. B wurden befördert 1,448.288 (+ 43.830) Personen, 666.746 (+ 13.943) Tonnen Frachtgüter, 5040 (+ 71) Tonnen Reisegepäck und 10.136 (— 765) Tonnen Eilgüter. Auf den Bahnlinien Lit. A betrugen die Bruttoeinnahmen 3,571.062 fl. 94 kr. (— 110.467 fl. 43½ kr.), die Betriebskosten und sonstigen Auslagen 1,555.566 fl. 65 kr. (— 19.018 fl. 54½ kr.) und der Betriebsüberschuss 2,015.496 fl. 29 kr. (— 91.448 fl. 89 kr.) Auf den Bahnlinien Lit. B betrugen die Bruttoeinnahmen 5,233.962 fl. 85½ kr. (— 2815 fl. 29 kr.), die Betriebskosten und sonstigen Auslagen 2,110.157 fl. 1 kr. (+ 65.019 fl. 71½ kr.) und der Betriebsüberschuss 3,123.805 fl. 84½ kr. (— 93.177 fl. ½ kr.). Die Ergebnisse der ganzen Bahn zusammen betrachtet, haben im Gegenstandsjahre die Einnahmen eine Abnahme von 138.624 fl. 72½ kr. = 1·55 pCt. und die Betriebskosten eine Zunahme von 11.376 fl. 56½ kr. = 0·38 pCt. erfahren, so dass sich der Betriebs-Coëfficient auf 34·48 pCt. gegen 33·81 pCt. im Vorjahre stellt. Der Geschäftsbericht und der Rechnungsabschluss pro 1892 wurden genehmigt und dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium ertheilt. Desgleichen wurde, dem Antrage des Verwaltungsrathes entsprechend, rücksichtlich der Verwendung des Reinerträgnisses folgender Beschluss gefasst:

1. Bezüglich des Unternehmens Lit. A: Vom Reinertrage per 1,187.332 fl. 48 kr. sind zunächst 30.308 fl. 35 kr. dem Reservefonde zuzuweisen, sohin 5 pCt. des Nominalbetrages der im Umlauf befindlichen 20.391 Stück Actien Lit. A, daher 535.263 fl. 75 kr. zu vertheilen, ferner 8314 fl. 47 kr. als Tantième des Verwaltungsrathes in Abzug zu bringen, von dem verbleibenden Betrage per fl. 613.445 fl. 91 kr. 200.000 fl. dem Erneuerungsfonde und 25.000 fl. dem Pensionsfonde zuzuweisen, von dem sammt Uebertrag aus dem Vorjahre erübrigenden Betrage von 482.362 fl. 77½ kr. eine Superdividende von 20 fl. 75 kr., in Summa 436.787 fl. 50 kr., zu vertheilen und den Rest von 45.575 fl. 27½ kr. auf neue Rechnung vorzutragen.

2. Bezüglich des Unternehmens Lit. B: Vom Reinertrage per 2,111.428 fl. 27 kr. sind zunächst 4 pCt., d. i. 84.457 fl. 13 kr. dem Reservefonde zuzuweisen, sohin 5 pCt. des Nominal-

betrages der im Umlauf befindlichen 85.400 Stück Actien Lit. B, daher 854.000 fl. zu vertheilen, ferner 15.685 fl. 53 kr. als Tantième des Verwaltungsrathes in Abzug zu bringen, von dem verbleibenden Betrage per 1,157.285 fl. 61 kr. 200.000 fl. dem Erneuerungsfonde und 25.000 fl. dem Pensionsfonde zuzuweisen, von dem Restbetrage eine Superdividende von 10 fl., in Summa 854.000 fl., zu vertheilen und von den verbleibenden 78.285 fl. 61 kr. statutengemäss die Hälfte dem Unternehmen Lit. A zuzuweisen. Von dem sammt Uebertrag aus dem Vorjahre sich ergebenden Betrage von 133.556 fl. 24½ kr. wurde die Vertheilung eines weiteren Betrages von je 50 kr. auf die Actien Lit. B beschlossen und sohin der Rest per 90.856 fl. 24½ kr. auf neue Rechnung übertragen. Hierauf wurde zur Ergänzung des Verwaltungsrathes geschritten und Friedrich Tempsky und Carl Ritter von Zdekauer wieder- und Siegmund Beer neu gewählt. Schliesslich wurden Otto Forchheimer, Gustav Pilz und Anton Schobloch zu Revisoren und Rudolf Seidel und Dr. Heinrich Feitis zu Ersatzmännern gewählt.

Dux-Bodenbacher Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 23. Mai wurde die 22. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Dux-Bodenbacher Eisenbahn abgehalten. Der Geschäftsbericht für 1892 bespricht zuerst die Verstaatlichung des Unternehmens und die dieselbe begleitenden Massnahmen, sowie die von der Stadtgemeinde und Bezirksvertretung Teplitz und von der Gewerkschaft „Britannia" erhobene Einsprache gegen die geplante Vermögensaustheilung. Weiters wird in einem besonderen Abschnitte die Situation des Jahres 1892 und die gesammte financielle Lage der Gesellschaft dargelegt und dabei hervorgehoben, dass die Verwaltung auch nach dem Urtheile hervorragender Juristen, sowie nach ihrer eigenen Rechtsüberzeugung der Ansicht Ausdruck gegeben hat, dass die von der Gewerkschaft „Britannia" erhobenen Ansprüche gegenüber der Gesellschaft sich als vollständig grundlos herausstellen dürften und sonach eine financielle Last für dieselbe nicht bedeuten werden; es müsse gleichwohl bei dem Umstande, dass sich dieser Anspruch im Stadium eines Processes befindet, daran gedacht werden, irgend eine Reserve hiefür zu bilden, um welche sich der vorstehende Fehlbetrag erhöhen wird. Die Verwaltung schlägt demnach vor, dass zur Deckung des rechnungsmässig sich ergebenden Fehlbetrages die den Actionären hinauszugebenden 25·6 Millionen Gulden dreipercentiger Obligationen ihre Zinsvergütung erst vom 1. Juli an erhalten mögen, wodurch der halbjährige Coupon mit 367.200 fl. erspart wird, dagegen aber die Verwaltung in die Lage versetzt wird, an die Actionäre nach erfolgter Genehmigung der Statutenänderung und Durchführung der Capitalsreduction eine Dividende von 5 Percent auf den reducirten Actiencoupon von 2 fl. 50 kr. per Actie, somit 102.000 fl. zu bezahlen, den Obligationären den Fehlbetrag per 160.423 fl. zu decken und den Rest von 104.776 fl. als die früher erwähnte Reserve einzustellen. Nach der Hauptbilanz erzielte die Gesellschaft im abgelaufenen Jahre einen Reingewinn von 1,093.013 fl. Sie verfügt an vorhandenen Barmitteln und an Debitoren über 3,429.943 fl. Hiezu kommt der Erlös aus der Begebung der der Gesellschaft verbleibenden dreipercentigen Obligationen mit 467.200 fl., wodurch sich ein Gesammt-Ertrag von 3,897.143 fl. ergibt. Diesen Activen stehen folgende Verpflichtungen gegenüber: Rückstände an Prioritätszinsen 340.088 fl., Rückstände an Dividenden 14.720 fl., Rückstände an Tilgung 25.619 fl., Creditoren 2,533.640 fl., Convertirungs-Prämien für rückständige fünfpercentige Obligationen 249.670 fl., Kosten des Rückkaufes von Actien im Nominalbetrage von 51.800 fl. circa 136.000 fl., Reserve für die Bedürfnisse der Bergwerksverwaltung 65.729 fl., Auslagen für den Verwaltungsrath 15.000 fl., sodann die an die Stadtgemeinde und den Bezirk Teplitz zu zahlende Vergleichssumme von 285.000 fl. und die Reserve für Stempelkosten der neu zu emittirenden Prioritäts-Obligationen 400.000 fl. zusammen 4,057.566 fl. Es stellt sich hienach ein Abgang von 160.423 fl. heraus. Der Geschäftsbericht wurde genehmigt und über Antrag des Revisionscomités dem Verwaltungsrath das Absolutorium ertheilt. Weiters wurden sämmtliche Anträge des Verwaltungsrathes ohne Debatte einstimmig angenommen. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder Dr. Ludwig Lichtenstern und Consul Gutmann wurden wiedergewählt und an Stelle des ausgetretenen Mitgliedes Sulzbach Director Pechar in den Verwaltungsrath berufen. Mit der Wiederwahl der bisherigen Revisoren und Ersatzmänner schloss die Generalversammlung.

Erste Ungar.-Galizische Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 24. Mai wurde unter Intervention des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Regierungsrathes Dr. Max Freiherrn von Buschman die 26. ordentliche Generalversammlung der I. Ungar.-Galizischen Eisenbahn abgehalten. Den Vorsitz führte der Präsident Sigmund Ritter von Kozłowski. Der Präsident fügte dem Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsgebarung im Jahre 1892 die Bemerkung bei, dass der Verwaltung über den Erfolg der Anfangs Februar Seitens der Ungar. Regierung erfolgten Aufforderung zur Convertirung von gesellschaftlichen Actien bis zum Betrage von 4,906.200 fl. Nominale, welcher Betrag dem durch die Staatsgarantie Ungarns gedeckten Theile des gesellschaftlichen Actiencapitals entspricht, eine Mittheilung Seitens der Ungar. Regierung nicht zugekommen ist. Ebenso ist die Verwaltung dermalen noch ohne officielle Verständigung darüber, welche Absicht die Ungar. Regierung mit der Erwerbung der gesellschaftlichen Actien verfolgt. Der Bericht wurde ohne Debatte genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Antrage des Revisionsausschusses entsprechend, dem Verwaltungsrathe unter Genehmigung des Rechnungsabschlusses pro 1892 das Absolutorium ertheilt. In den Verwaltungsrath wurde Wilhelm v. Glaser wiedergewählt; in den Revisionsausschuss wurden Alois Wismeyer, Josef Beyer, Rudolf Pattek als Mitglieder, Victor Foglar, Eduard Schmidt und Max Eisenbach als Ersatzmänner gewählt. In der hierauf folgenden constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Sigmund Ritter v. Kozłowski zum Präsidenten, Ignaz Weiss zum Vice-Präsidenten und Dr. Victorin Steiger zum geschäftsführenden Mitgliede der Verwaltungsrathes gewählt.

Steyrthalbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 24. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Johann Hochhauser und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Bezirkshauptmannes Hugo Ritter von Hebenstreit, die fünfte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Steyrthalbahn-Gesellschaft abgehalten. Der Vorsitzende machte zunächst die Mittheilung, dass das Unternehmen im abgelaufenen Jahre mit mannigfachen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, indem die Elementarereignisse im Monate Juni durch die bedeutenden Schäden am Bahnkörper grosse Kosten verursacht haben und durch die damit verbundene Betriebseinstellung der Verkehr auf der Bahn und die Einnahmen auf das Empfindlichste beeinflusst wurden. Die Versammlung genehmigte den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss pro 1892 und ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmig das Absolutorium. Desgleichen wurde dem Antrage des Verwaltungsrathes über die Verwenduug des 21.671 fl. 85 kr. betragenden Reingewinnes zugestimmt und beschlossen, von der Einlösung des am 1. Juli fälligen Coupons abzusehen, den obigen Reingewinn für die Kosten der Hochwasserschäden per 23.145 fl. 51 kr. zu verwenden und den Abgang von 1473 fl. 66 kr. dem Betriebsreservefonde anzulasten. Schliesslich wurde zur Wahl des Revisionsausschusses geschritten und wurden Robert Freiherr von Buddenbrock, Josef Huber und Eduard Werndl als Revisoren, und Johann Scholz als Ersatzmann gewählt.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Bekanntgabe der kilometrischen Längen der am internationalen Uebereinkommen betheiligten Eisenbahnen.) Ueber Anregung eines Vertragsstaates hat das Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern bei den betheiligten Regierungen Erkundigungen über die kilometrische Länge der am internationalen Uebereinkommen betheiligten Eisenbahnen eingezogen, um jene Daten zu erfahren, welche der Berechnung der auf die Vertragsstaaten entfallenden Antheile an den Kosten des Centralamtes in Ausführung des Art. I des Reglements für die Errichtung des Centralamtes zu Grunde zu legen sind. Nach den diesfalls eingelangten Mittheilungen des Centralamtes beträgt die Länge der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet, gegenwärtig 152.136 km, welche sich auf die einzelnen Vertragsstaaten wie folgt, vertheilen:

Belgien, laut Mittheilung vom 29. April 1893 . . .	4.516	km
Deutschland, nach dem Stand vom 31. März 1893 .	43.200	„
Frankreich, bis 31. März 1893	33.872	„
Italien, bis 31. December 1892	11.762	„
Luxemburg, laut Mittheilung vom 19. April 1893 . .	356	„
Niederlande, laut Mittheilung vom 25. Mai 1893 . .	2.475	„
Oesterreich, bis 27. April 1893	14.887*)	„
Ungarn, bis 1. Mai 1893	11.722	„
Russland, bis 16./28. April 1893	26.351	„
Schweiz, bis 31. März 1893	2.995	„

*) In Folge der am 30. April erfolgten Anmeldung neuer Eisenbahnstrecken erhöht sich die kilometrische Länge der Eisenbahnen Oesterreichs auf 15.281 km.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Personen-Haltestelle Křimitz.

Am 1. Juli 1893 wird die zwischen den Stationen Pilsen und Tuschkau-Kosolup der Strecke Pilsen—Eger gelegene Haltestelle „Křimitz“ für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt in der Haltestelle selbst.

Wien, am 20. Juni 1893. [544]

K. k. Oesterreichische Staatsbahnen.

Eröffnung der Station Lautschim für den Gesammtverkehr.

Die mangels einer Zufahrtsstrasse bisher gesperrt gewesene Station Lautschim der Böhmisch-mährischen Transversalbahn-Strecke Janowitz—Taus wird am 1. Juli 1893 für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 23. Juni 1893. [545]

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Einführung eines II. Nachtrages.

Zum Tarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. August 1890 für die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee ist der vom Tage der Eröffnung der Schiffahrtsstation Hard giltige II. Nachtrag zur Ausgabe gelangt.

Dieser Nachtrag enthält Tarifsätze für die Beförderung von Personen und Hunden zwischen Hard und den Schiffahrtsstationen Bregenz und Rorschach.

Wien, am 18. Juni 1893. [546]

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Böhmisch-Tiroler Kohlenverkehr.

Einführung eines neuen Ausnahmetarifes.

Am 1. August 1893 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung mineralischer Kohle von Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Böhmischen Westbahn, der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Böhmen) und der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Localbahn Swoleňoves-Smečna) nach den in Tirol gelegenen Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der k. k. Oesterr. Staatsbahnen zur Einführung.

Der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1892 sammt Nachtrag I vom 1. Juni 1893 wird hiedurch aufgehoben und ersetzt.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen ab 15. Juli 1893 zum Preise von 30 kr. erhältlich.

Wien, am 22. Juni 1893. [547]

K. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft 3.

Ausserkraftsetzung der für Sopron (Oedenburg), Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, bestehenden Frachtsätze.

Die in dem vom 1. Mai 1893 giltigen Nachtrage II (Seite 8) des obbenannten Heftes im Verkehre von Dombrau und Karwin nach Sopron (Oedenburg), Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, enthaltenen directen Frachtsätze für Sendungen von mineralischen Kohlen, Coaks und Briquettes werden hiemit ausser Kraft gesetzt.

Die im Verkehre von diesen beiden Stationen nach Sopron (Oedenburg), Station der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn, bestehenden Frachtsätze bleiben jedoch in Wirksamkeit.

Budapest, am 18. Juni 1893. [548]

Die Direction der k. k. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Einführung des Nachtrages VII zu den ab Schiffahrtsbeginn 1891 giltigen allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr.

Mit 1. Juli 1893 tritt der Nachtrag VII zum allgemeinen Frachtentarife vom Jahre 1891 in Giltigkeit.

Derselbe enthält unter:

A. Aenderungen und Ergänzungen des Specialtarifes Nr. IV für directe Sendungen nach und von Sulina, Odessa, Constantinopel und Levantehäfen, und zwar neue Frachtsätze ab Reni, Ismail, Tultscha, dann die Aufnahme des Hafens Burgas in den Gemeinschaftstarif, See-Assecuranz-Prämien und Sanitäts-, bezw. Quarantaine-Spesen, sowie Bestimmungen bezüglich Contumaz-Massregeln.

B. Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes vom Schiffahrtsbeginne 1891, und zwar betreffend die Adressirung im directen Verkehre nach Odessa, die Eröffnung der Haltestelle Dobra-Kljuc und die Einführung der „Katarakten-Zuschläge“ für Transporte nach Milanovatz-Orsova und untere Donaustationen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind zum Preise von 5 kr. ö. W. im gesellschaftlichen Drucksorten-Depot, III., Hintere Zollamtsstrasse, erhältlich.

Wien, am 20. Juni 1893. [549]

Ostdeutsch-Oesterreichischer Personenverkehr über Halbstadt und Mittelsteine.

Neuer Tarif.

Am 1. August 1893 tritt ein neu umgearbeiteter Tarif für den in der Ueberschrift genannten Personenverkehr in Kraft und wird der gleichnamige Tarif vom 1. Juni 1892 aufgehoben.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 19. Juni 1893. [550]

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Tour- und Retourkarten zwischen Brünn und Stationen der Strecke Brünn—Butschowitz.

Vom 1. Juli 1893 an werden Tour- und Retourkarten zwischen Brünn und nachbenannten Stationen mit achttägiger Giltigkeit zu nachstehenden Preisen zur Ausgabe gelangen:

	Preise per Tour- und Retourkarte II. Cl.	III. Cl.
	Kreuzer	
Brünn—Latein	50	25
„ —Schlappanitz	80	40
„ —Puntowitz	90	45
„ —Blažowitz	90	45
„ —Křenowitz	120	60
„ —Austerlitz	140	70
„ —Křižanowitz	140	70
„ —Butschowitz	180	90

Wien, am 22. Juni 1893. [551]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Sächsische Staatsbahnen (Pressnitzthalbahn). (Nachtrag I zum Localgütertarife.) Zu den vom 1. Juni 1892 ab giltigen besonderen Bestimmungen und Tarifen der kgl. Sächs. Staatseisenbahnen für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf der schmalspurigen Pressnitzthalbahn (Wolkenstein-Jöhstadt) ist mit Giltigkeit vom 1. Juni der Nachtrag I in Wirksamkeit getreten, welcher Aenderungen der Abschnitte A-C, sowie der Stationsbezeichnung Jöhstadt in „Jöhstadt Bahnhof" enthält.

Preussisch-Bayerischer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 10. Mai 1893. (Abfertigung nach dem Vieh- und Schlachtbahnhofe Sudenburg bei Magdeburg.) Am 30. Mai 1893 ist der der Stadtgemeinde Magdeburg gehörige neue Vieh- und Schlachthof eröffnet worden, welcher durch Schienenanschluss mit der Station Sudenburg verbunden ist. Gleichzeitig ist auf dem Viehhofe eine besondere Viehabfertigungsstelle mit selbstständiger Frachterhebung unter der Bezeichnung Abfertigungsstelle „Sudenburg Viehhof" eingerichtet worden. Viehseudungen in Wagenladungen von und nach Sudenburg Viehhof werden direct zu den im Verkehre mit der Station Sudenburg bestehenden Frachtsätzen abgefertigt. Die Ueberführung von der Station Sudenburg nach dem Viehhofe und umgekehrt erfolgt gegen eine von der Abfertigungsstelle auf dem Viehhofe zu berechnende Gebühr von 6·50 Mk. für jeden beladenen Wagen. Ueber die nach Sudenburg Viehhof bestimmten Viehsendungen sind besondere Frachtpapiere, welche auf Sudenburg Viehhof lauten, anzufertigen, auch sind diese Sendungen abgesondert von den nach Station Sudenburg bestimmten Sendungen in den Monatsrechnungen nachzuweisen. Sendungen, welche

a) bei Grossvieh aus weniger als 3 Stück,
b) bei Schweinen, Kälbern, Schafen, Ziegen aus weniger als 10 Stück,
c) bei Ferkeln, Lämmern, Zicklein und sonstigen kleinen Thieren, das Stück bis zu 35 kg schwer, aus weniger als 30 Stück

bestehen, werden nicht nach dem Viehhof übergeführt, sondern auf Station Sudenburg oder auf Magdeburg Centralbahnhof ausgeliefert.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände, Theil I, Abtheilung B, vom 1. August 1889. (Tarifirung von Hohlglaswaaren und Thonwaaren.) Auf Seite 59 und 88 ist am Schlusse der Positionen „Hohlglaswaaren", bezw. „Thonwaaren" aller Art, nachstehende Anmerkung nachzutragen:

„(Im Bayerisch-Schweizerischen Güterverkehr werden derartige Sendungen, wenn in Kisten u. s. w. verpackt, bei Aufgabe als Stückgut zu den Frachtsätzen für Eilgut, bezw. der Stückgutclasse 1, direct abgefertigt.)"

Kundmachung.

Die dreizehnte ordentliche Generalversammlung der

Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft

hat aus dem im Jahre 1892 erzielten Ergebnisse eine

4¾percentige Dividende

zur Vertheilung zu bringen beschlossen.

Diesem Beschlusse entsprechend, wird der Actien-Coupon Nr. 12 (Coupon pro 1892) mit **neun Gulden und fünfzig Kreuzern österr. Währ.** eingelöst.

Die Einlösung erfolgt vom 3. Juli a. c. ab

in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, sowie bei deren Zweiganstalten in **Prag, Brünn, Troppau, Triest** und **Lemberg**,
in **Wien** bei der Union-Bank,
in **Prag** bei der Böhmischen Union-Bank,
in **Berlin** bei den Herren Born & Busse,
in **Frankfurt a/M.** bei der Deutschen Effecten- und Wechselbank,
in **Hamburg** bei den Herren M. M. Warburg & Co.,
in **Leipzig** bei der Leipziger Bank

(Berlin bis Leipzig:) zahlbar in Reichsmark zum jeweiligen Tagescourse der österreichischen Noten.

Wien, 20. Juni 1893.

Oesterreichische Local-Eisenbahn-Gesellschaft.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1346	Südbahn-Gesellschaft	Cilli—Wöllaner Bahn	Obst, Nüsse, Kastanien	Stationen der Localbahn Cilli—Wöllan	Stationen der Localbahn Cilli—Wöllan	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif der Localbahn Cilli—Wöllan	Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes I a des Tarifes der Localbahn Cilli—Wöllan	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Kartoffeln	Stationen der Localbahn Cilli—Wöllan	Stationen der Localbahn Cilli—Wöllan	Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes I b des Tarifes der Localbahn Cilli—Wöllan	Verschieden			
			Leer retourgehende Wein-, Bier-, Petroleum- und Oel-Fässer	Stationen der Localbahn Cilli—Wöllan	Stationen der Localbahn Cilli—Wöllan	In jedem Gewichte			Verschieden	Frachtsätze des Ausnahmetarifes I b des Tarifes der Localbahn Cilli—Wöllan	Verschieden			
			Getreide, Mahlproducte (aus Getreide), Salz, Eisen und Eisenwaaren aller Art	Sachsenfeld	Cilli				11	9	2			
					St. Peter im Santhale				10	9	1			
					Heilenstein-Fraeslau				11	9	2			
					Ritzdorf				16	13	3			
					Schönstein				24	19	5			
					Skalis				27	19	8			
					Wöllan				27	19	8			
				St. Peter im Santhale	Cilli				15	12	3			
					Sachsenfeld				10	9	1			
					Heilenstein-Fraselau				10	9	1			
					Ritzdorf				13	11	2			
					Schönstein				20	16	4			
					Skalis				23	16	7			
					Wöllan				24	16	8			
									Kreuzer ö. W. incl. Manip.-Geb.	Kreuzer ö. W. incl. Manip.-Geb.	Kreuzer ö. W.			
1347	Südbahn-Gesellschaft		Felle und Haardünger	Ebreichsdorf (und vice versa)	Wien (Matzleinsdorf)	In jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	43 Heller	36 Heller	7 Heller	Im Kartirungswege		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1348	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Böhmischen Westbahn	Zuckerrüben, frische	Dušnik oder Řepora	Beraun	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. Mai 1894	Localtarife	Verschieden	18·12 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		
			Zuckerrübenabfälle, Rübenschnitte und Presslinge	Beraun	Dušnik oder Řepora					18·0 kr.				
			Saturationsschlamm							16·0 kr.				
1349	K. k. Gen ral-Direction der österr. Staatsbahnen		Bruchsteine und Schotter der Position S 58 des Tarif-Theiles I, mit der Bestimmung zu den anlässlich der Lemberger Landesausstellung 1894 auf dem Ausstellungsplatze herzustellenden Anlagen	Stryj	Lemberg	Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens	Bie auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	kr. 12	kr. 8	kr. 4	Im Kartirungewege		Die Anfgabe hat mittelst Frachtbriefen zu geschehen, welche auf das Landes-Ausstellungs-Comité in Lemberg als Absender und Empfänger lanten
				Mikolajów					8	5	3			
				Szczerzec					6	4	2			
				Staresiolo					6	4	2			
				Gródek					7	4	3			
1350	Buschtěhrader Eisenbahn		Holz des Specialtarifes 2 als Frachtgut	Pürstein	Klingenthal	1. Auflieferung von mindestens 500 Tonnen (à 1000 kg). 2. Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. 3. Aufrechthaltung der übrigen für diesen Artikel giltigen Tarifbestimmungen	Bis 31. December 1893	Localgütertarif, Theil II, vom 1. Juni 1887 sammt Nachträgen I bis V	24·2 kr. ö. W.	21·4 kr. ö. W.	2·8 kr. ö. W.	Im Rückvergütungswege	Bahnämtlich beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, auf die sich anmeldende Firma als Versenderin lantend, vorzulegen bis spätest. 31. Jänner 1894	Bei Nichteinhaltnng auch nur einer der nebenstehenden Bedingungen erlischt jeder Anspruch auf eine Frachtermässigung
1351	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Zuckerrüben	Zistersdorf via Drösing	Hohenau	Bezahlnng der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solchee nicht angegeben ist) für die Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen; Auf- nnd Abladeu der Sendnngen durch Parteiorgane	Bie auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	11·4 kr.	9·1 kr.	2·3 kr.	Im Kartirungswege		
			Rübenschnitte	Hohenau via Drösing	Zistersdorf									

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1352	Oesterr. Nordwestbahn	Betheiligten Verwaltungen	Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5	Dresden-Elbkai Schönpriesen-Umschlag Lauhe, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz u. Aussig-Landungsplatz und umgekehrt	Kornitz	Bei Aufgabe, resp. Bezahlung der Fracht für den Frachtbrief und Wagen, und zwar für mindestens 10000 kg	14 Tage nach erfolgter Publication bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Elbeumschlags-Tarif für Oesterreich vom 1. Jänner 1893		126 Pfennige 96*) Pfennige 101*) Pfennige		Im Kartirungswege		*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennige pro 100 kg bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag; bei Aussig-Landungsplatz 9·5 Pfennige pro 100 kg
1353	Oe.N.W.B.	Betheiligten Bahnen	**Elbeumschlags-Verkehr mit Oesterreich.** Die im Ausnahmetarife Nr. 18 (giltig im Rückvergütungswege) des Tarifes vom 1. Jänner l. J. enthaltenen Frachtsätze finden mit Giltigkeit vom 1. Juli a. c. auch für „Paraffin" Anwendung.											
1354	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		Kohle, Coaks und Briquettes	Segen-Gottes	Křižanowitz	Aufgabe in ganzen Wagenladungen; Aufrechthaltung der für Kohle bestehenden Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	26·9 kr.	19·3 kr.	7·6 kr.	Im Kartirungswege		
1355	Südbahn-Gesellschaft		Wein	Triest und Fiume und vice versa	Promontor vorgelegenen Stationen der Südbahn und Stationen der Linie Nagy-Igmánd bis Moba Lövö, Bakk und Acsad Molnari und Györvar Zala-Szt. Iván vorgelegenen Stationen	a) In Einzelnsendungen Bei Frachtzahlung für mindestens b) 5000 kg c) 10000 kg pro verwendeten Wagen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif, Theil II	Verschieden	Heller a) 296 b) 266 c) 216 c) 216 a) 268 b) 252 c) 206 a) 238 b) 220 c) 184	Verschieden	Im Kartirungswege		Nebige Frachtsätze gelangen nur insolange zur Anwendung, als sich die Localtarife der Südbahn, die Ungar.-Adriatischen Verbandstarife oder die bei Berechnung der Umkartirung in Csakathurn oder Zákány entfallenden Frachtsätze nicht billiger stellen, in welchem Falle die sich ergebende billigere Frachtberechnung Anwendung findet. Hiedurch wird die im Verordnungs-Blatte Nr. 35 vom 25. März 1893, sub Position 751, publicirte Begünstigung gegenstandslos

Aufhebung von Tarifermässigungen im Güterverkehre.

Nr. und Datum des Verordnungs-Blatt des k. k. Handelsministeriums unter welcher die gewährte Ermässigung publicirt wurde	Fortl. Nr.	Firma der betheiligten Bahnverwaltungen	Bezeichnung des Artikels	Bezeichnung der Verkehrsrelation von	nach	Besondere Bemerkungen
35 vom 25. März 1893	750		Wein	Triest S.B. und Fiume	Budapest S.B. und Kelenföld transit Promontor Barcs Zákány Zágráb	Werden durch die mit 1. Juni 1893 zur Einführung gelangten Nachträge II zu Heft 1 (Verkehr mit Fiume) III zu Heft 2 (Verkehr mit Triest) des Ungar. - Adriatischen Verband-Verkehres gegenstandslos
				Triest S.B.	Sziszek	

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl.
„ das Deutsche Reich . . . 25 Mark
„ das übrige Ausland . . . 33 Frcs.
Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 73. Wien, 27. Juni 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von Krems a/d. Donau über Spitz, Emmersdorf und Marbach nach Persenbeug zum Anschlusse an die von der Stadtgemeinde Zwettl projectirte Eisenbahnlinie „Iglau—Zwettl—Donau“ eventuell von Spitz über Mühldorf und Pöggstall zum Anschlusse an die vorgenannte Linie bei Laimbach.

Das k. k. Handelsministerium hat der Stadtgemeinde Krems a/d. Donau die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von Krems a/d. Donau über Spitz, Emmersdorf und Marbach nach Persenbeug zum Anschlusse an die von der Stadtgemeinde Zwettl projectirte Eisenbahnlinie „Iglau—Zwettl—Donau“ eventuell von Spitz über Mühldorf und Pöggstall zum Anschlusse an die vorgenannte Linie bei Laimbach im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 31. Mai 1893. Z. 16.112.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Fortsetzungslinie der projectirten normal- eventuell schmalspurigen Zahnrad- oder Adhäsionsbahn von einer Station der k. k. Staatsbahnen zwischen Altenmarkt und Selzthal oder Liezen über Spital am Pyhrn oder nächst diesem Orte vorbeiziehend bis Windischgarsten, von diesem letzteren Orte nach Klaus behufs Anschluss an die Kremsthalbahn.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Sensengewerksbesitzer Gottlieb Schröckenfux in Rossleiten bei Windischgarsten die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Fortsetzungslinie der von demselben projectirten normal- eventuell schmalspurigen Zahnrad- oder Adhäsionsbahn von einer Station der k. k. Staatsbahnen zwischen Altenmarkt und Selzthal oder Liezen über Spital am Pyhrn oder nächst diesem Orte vorbeiziehend bis Windischgarsten, von diesem letzteren Orte nach Klaus behufs Anschluss an die Kremsthalbahn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Wien, am 9. Juni 1893. Z. 26.755.

Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung von der Station Göding der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach der Station Gaya der priv. Oesterr-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit Berührung des dazwischen liegenden Dubnianer Kohlengebietes.

Das k. k. Handelsministerium hat dem Bauunternehmer Peter Kraus in Wien im Vereine mit dem Ingenieur Max Picha in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung von der Station Göding der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach der Station Gaya der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit Berührung des dazwischen liegenden Dubnianer Kohlengebietes im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Wien, am 9. Juni 1893. Z. 27.419.

Aus den Entscheidungen des Eisenbahn-Schiedsgerichtes.

Besondere, die Abgabe von Sendungen betreffende Vermerke im Frachtbriefe bilden integrirende Bestandtheile des Frachtvertrages, und ist deren Nichtbeachtung bei der Abgabe von der Aufgabsbahn zu vertreten.

(Entscheidung vom 29. December 1892.)

Der Kaufmann H. in Drohobycz klagte die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen als Rechtsnachfolgerin der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn auf Ersatz eines Schadens in der Höhe von 380 fl. 20 kr., welcher ihm durch Ausfolgung einer Sendung Roggenkleie an den Adressaten ohne Beachtung des im Frachtbriefe enthaltenen Vermerkes „Bahnhof restante und nur gegen Vorweisung des Original-Aufnahmsscheines auszufolgen“ entstanden ist.

Das Schiedsgericht verurtheilte die Geklagte zur Zahlung eines Betrages von 360 fl. 20 kr. nebst den mit 102 fl. 50 kr. bestimmten Kosten, wenn Kläger den Eid dahin leistet, dass er dadurch, dass die in der Klage bezeichnete Waare ungeachtet des oben erwähnten Vermerkes im Frachtbriefe ohne Erlag von 380 fl. 20 kr. ausgefolgt wurde, einen Schaden von mindestens 360 fl. 20 kr. erlitten, und diesen Betrag weder von seinem Käufer, noch von einer anderen Person, und zwar weder baar, noch im Compensationswege erhalten hat.

Die Begründung führt im Wesentlichen aus:

Nach Inhalt der Klage wurde über Auftrag des Klägers durch A. eine Sendung von 200 Sack Roggenkleie an die Firma M. H. in Bernstadt (Preussen) am 2. Juni 1891 der Bahnstation Tarnopol der Galizischen Carl Ludwig-Bahn zur Beförderung in gewöhnlicher Fracht übergeben. Kläger behauptet, dass in dem bezüglichen Frachtbriefe die Clausel enthalten war „Bahnhof restante und nur gegen Vorweisung des Aufgabsscheines auszufolgen“, die Waare sei jedoch in Bernstadt dem Adressaten M. H. avisirt und sohin ausgefolgt worden, ohne dass dieser den Aufgabsschein, welchen Kläger an die Breslauer Discontobank mit der Weisung eingesendet hatte, denselben an M. H. nur gegen Erlag von 380 fl. 20 kr. auszufolgen, vorgewiesen habe. Kläger behauptet nun, dass er hiedurch einen Schaden von 380 fl. 20 kr. erlitten habe.

Dass der erwähnte Vermerk auf dem Frachtbriefe vorhanden war, erachtete das Schiedsgericht in freier Beweiswürdigung der Zeugenaussagen als erwiesen.

Seitens der geklagten Bahndirection wurde zwar hervorgehoben, dass der nach den Bestimmungen des Theiles I über den Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns zu § 59 unter VI gemachte Zusatz: „In Oesterreich-Ungarn werden Bahnhof restante-Güter dem Adressaten nur gegen Rückstellung des Original-Aufnahmsscheines ausgefolgt“ dafür spreche, dass ein derartiger Usus in Deutschland nicht bestehe, die deutsche Abgabsstation daher nicht verpflichtet gewesen sei, auf den fraglichen Vermerk Rücksicht zu nehmen; es treffe daher die Abgabsstation keinerlei Verschulden aus der Nichtbeachtung dieses Vermerks.

Das Schiedsgericht ist jedoch von der Anschauung ausgegangen, dass dieser Vermerk einen im Sinne des Art. 392, Z. 8 H.-G.-B., zulässigen integrirenden Theil des Frachtvertrages bilde, dass der diesen Vermerk enthaltende Frachtbrief von der Aufgabsbahn anstandslos übernommen wurde, dass daher dieser Vermerk auch von der Abgabsstation zu beachten war, und dass die Nichtbeachtung derselben jedenfalls von der Aufgabsbahn zu vertreten ist.

Wäre aber dieser Vermerk beachtet worden, so hätte Kläger entweder die Waare oder den von ihm verlangten, gegen Ausfolgung des Aufgabsscheines bei der Breslauer Discontobank zu erlegenden Betrag erhalten. Durch die Nichtbeachtung des Vermerkes ist daher dem Kläger ein durch die Bahn verschuldeter Schade entstanden. Was nun die Höhe des dem Kläger aus diesem Verschulden erwachsenen Schadens betrifft, so lag ein vollständiger Beweis diesfalls nicht vor. Aus der producirten Factura des Klägers ddto. Drohobycz, den 11. Juni 1891, ergibt sich nur, dass an M. H. in Breslau 200 Sack Roggenkleie im Gewichte von 10.000 kg Sporco zum Preise von 360 fl. 20 kr. abgesandt wurden, und weiters 20 fl. verrechnet erscheinen als Vergütung, und zwar, wie sich aus der Verhandlung ergab, aus einem anderen, mit dem vorliegenden Streitfalle nicht in Beziehung stehenden Geschäfte.

Auf diesen letzteren Betrag war daher keine Rücksicht zu nehmen und musste das Schiedsgericht erkennen, dass Kläger die Höhe des von ihm behaupteten Schadens mit mindestens 360 fl. 20 kr. zu beschwören habe, sowie den Umstand, dass er den Kaufpreis weder von seinem Käufer, noch auch von einer anderen Person — etwa den Käufern seines Käufers — erhalten habe.

[Jur. Bl. Nr. 21 ex 1893.]

Aus den Entscheidungen der königlich ungarischen Gerichte.

Nichthaftung der Eisenbahn-Unternehmung für das einem Gepäcksträger übergebene Gepäckstück.

Der von einem Reisenden in der Station Kaschau einem Gepäcksträger übergebene Koffer war in Verlust gerathen, weshalb der Beschädigte gegen den Träger und die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen die Entschädigungsklage anstrengte, indem er ein Verzeichniss der darin enthaltenen Kleidungsstücke und Wäsche unter ziffermässiger Angabe des Werthes derselben allegirte und sich zu dem Eide erbot, dass dieselben nicht von mittlerer, sondern von bester Qualität und ganz neu waren.

Das Bezirksgericht daselbst verurtheilte den Gepäcksträger zur Zahlung der Hälfte des vom Kläger angesprochenen Werthes, wenn dieser den Haupteid darüber ablege, dass sich die von ihm angegebenen Gegenstände wirklich in dem Koffer befunden haben; wogegen der Haupteid über deren Werth unzulässig sei, nachdem die Sachverständigen erklärt hatten, dass der angegebene Inhalt des Koffers nach dem Stande des Klägers ebenso wahrscheinlich, als dessen Behauptung, dass es lauter neue und bessere Kleidungsstücke wären, unwahrscheinlich sei, es konnte daher nur die Hälfte des angeblichen Werthes zugesprochen werden. Sein Anspruch gegen die Bahndirection selbst musste nicht nur abgewiesen, sondern er auch in die ihr verursachten Gerichtskosten verfällt werden, weil die Bahnanstalt gemäss § 32 des (alten) Betriebsreglements für ihre Gepäcksträger nicht haftet, diese Bestimmung auch in der betreffenden Kundmachung in der Station affichirt ist, und er deshalb die Bahn nicht klagen durfte.

Die kgl. Tafel in Kaschau bestätigte dieses Urtheil mit der Abänderung, dass die Gerichtskosten bezüglich der Bahndirection gegen einander aufgehoben werden,

weil der Kläger zur Annahme veranlasst war, dass der Gepäcksträger ein Angestellter der Bahn sei.

Die kgl. Curie entschied (20. April 1893, Z. 6579), dass der Träger für den Fall der Ablegung des Schätzungseides durch den Kläger, diesem den ganzen angesprochenen Werth zu ersetzen habe, weil gemäss § 237 der C.-P.-O. der Schätzungseid zugelassen werden muss, wenn, wie im vorliegenden Falle, dagegen keine erheblichen Bedenken auftauchen. Jedoch wurde das Erkenntniss der ersten Instanz rücksichtlich des Ersatzes der Gerichtskosten an die Bahndirection unter Freisprechung derselben von der diesfälligen Haftung bestätigt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Projectirte Localbahn von der Station Hořic über Neubydschow nach Königstadtl. (Anordnung der Trassenrevision.) Das k. k. Handelsministerium hat unterm 9. Juni die k. k. Statthaltcrei in Prag beauftragt, bezüglich des von der Stadtgemeinde Neubydschow vorgelegten generellen Projectes für eine Localbahn von der Station Hořic über Neubydschow nach Königstadtl im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten und über das Ergebniss der aufgetragenen Amtshandlung, bei welcher nicht nur die eventuell schmalspurige Anlage der projectirten Bahn, sondern auch die Frage erörtert werden wird, wie ohne Schädigung der Interessen der Nachbarbahnen den localen Verkehrsbedürfnissen entsprochen werden kann, und ob nicht die Ausführung des Projectes auf einzelne Theilstrecken derselben zu beschränken wäre, einen gutächtlichen Bericht zu erstatten.
[H.-M.-Z. 11 244.]

Eisenbahnbauten. (Stand derselben mit Ende Mai 1893.) Die mit Ende des Monates April 1893 ausgewiesene Zahl von 415·2 Eisenbahnbau-Kilometer ist, da weder eine Betriebseröffnung stattfand, noch mit einem neuen Eisenbahnbau begonnen wurde, unverändert geblieben. Fertiggestellt wurde: die Secundärbahn Schrambach-Kernhof; der Vollendung gehen entgegen: die Theilstrecke Strobl—Mondsee—St. Lorenz und die Zahnradbahn auf den Schafberg der Salzkammergut-Localbahn, die Strecke Wels—Unterrohr der Localbahn Wels-Aschach und das zweite Geleise in der Strecke Tetschen—Laube der Oesterr. Nordwestbahn. Ein namhafter Baufortschritt wurde erzielt auf den Strecken Laibach—Grosslupp und Grosslupp—Gottschee der Unterkrainer Bahnen. Die Zahl der im Monate Mai beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich von 16.021 auf 18.981 erhöht. (Vergleiche Verordgs.-Blatt Nr. 62 vom 1. Juni.)
[17. Juni, Z. 31.552.]

Bukowinaer Localbahnen. (Linie Czernowitz—Nowosielitza: Erweiterung des Bahnhofes Nowosielitza.*) Auf Grund des Ergebnisses der am 17. und 18. April durchgeführten politischen Begehung wurde hinsichtlich des Projectes für die Erweiterung der Station Nowosielitza zu einem Grenz- und Anschlussbahnhof mit der Russischen Südwestbahn der Bauconsens ertheilt. [13. Juni, Z. 22.658.]

Localbahn Eisenerz-Vordernberg im Betriebe der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen. Für eine Reihe von Ergänzungsarbeiten im Zuge der genannten Localbahn wurde die Baubewilligung ertheilt; dieselben umfassen: den Ersatz für das provisorische Reservoir bei km 4·6/7; die Herstellung einer Herdmauer behufs Versicherung des Fusses des gepflasterten Ablaufgerinnes vom Canal der Entleerungsgrube bei km 7·5/6 in der Station Erzberg; die Herstellung eines Ausgussschachtes und eines Betonpflasters beim Aufnahmsgebäude in derselben Station; die Entwässerung der nassen Tunnelstellen; die Herstellung einer Unterkunft für die Arbeiter am Prebichl; die Zugänglichmachung der Dachböden in den ebenerdigen Baulichkeiten der Station Prebichl und den Anbau beim Aufnahmsgebäude daselbst; die Herstellung eines Abschlusses der offenen Veranden in den Stationen Prebichl und Vordernberg-Rathhaus; die Herstellung eines Vorbaues an der Eingangsthür in den Kanzleiraum des Doppelwächterhauses in der Betriebsausweiche Glaslbremse; die Herstellung eines gemauerten Feldreservoirs als Ersatz des provisorischen in derselben Betriebsausweiche; die Verstärkung der Dachconstruction bei der Locomotivremise in der Station Vordernberg und die Hebung der zu tief hängenden Rauchmäntel und die Umlegung der Leitungen zu den Semaphoren und Central-Weichenstellungen in Holzschläuche in sämmtlichen Stationen.
[9. Mai, Z. 14.792.]

Kremsthalbahn. (Linie Linz—Klaus-Steyrling: Einlegung eines Wasserleitungsrohres.) In km 15·9 bis 16·0 der Kremsthalbahn wird ein 0·3 m weites Cementrohr zur Ableitung von Ueberwässern aus der Nettingsdorfer Papierfabrik eingelegt. [6. Juni, Z. 28.983.]

Salzkammergut-Localbahn. (Hochbauten in der gemeinschaftlichen Frachtenstation Ischl.) Für die in der gemeinschaftlichen Frachtenstation in Ischl auszuführenden Hochbauten, als: Transitmagazin, Kohlenschuppen, Umladerampe, Locomotivremise und Gütermagazin wurde der Bauconsens ertheilt. [6. Juni, Z. 28.116.]

— (Schuppen in der Station St. Lorenz.) In der Station St. Lorenz wird für Bahnzwecke ein Schuppen errichtet.
[3. Juni, Z. 29.073.]

Südnorddeutsche Verbindungsbahn. (Linien Pardubitz—Seidenberg und Josefstadt—Liebau: Auswechslung von Brückenconstructionen.) Das Project für die Auswechslung der bestehenden Walzenträger-Constructionen bei den Objecten in km 4·7/8, 5·8/9, 17·2/3, 19·8/9, 24·3/4, 26·1/2 und 34·4/5 der Linie Pardubitz—Seidenberg und in km 34·6/7 der Linie Josefstadt—Liebau gegen neue Eisenconstruction wurde zur Ausführung bewilligt. [21. Mai, Z. 16.824.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Verkehrsstörungen.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn-Betriebs-Direction Lemberg):

21. Juni. In der Localbahnstrecke Karapcziu—Czudin wurde wegen Einsturz eines Objectes in Folge Unterwaschung desselben der Gesammtverkehr eingestellt.
Personenverkehr dürfte in zwei Tagen mit Umsteigen aufgenommen werden.

24. Juni. In der Localbahnstrecke Hatna—Kimpolung wurde zwischen Hatna und Theodorestie der Gesammtverkehr provisorisch wieder aufgenommen. Von Hatna nach Theodorestie verkehrt Sonderzug 2957, ab Hatna 10 U. 23 M., an Theodorestie 10 U. 56 M. Von Theodorestie nach Hatna verkehrt Zug 2952.

Zahnradbahn St. Wolfgang - Schafbergspitze. (Locomotivprüfungen.) Am 2. Juni fand in St. Wolfgang die technisch-polizeiliche Prüfung der in der Locomotivfabrik Krauss & Comp., Actiengesellschaft in Linz, erbauten, und für die Zahnradbahn St. Wolfgang-Schafbergspitze bestimmten zwei Bergmaschinen, welche mit D 2, bezw. D 3, und der Fabriksnummer 2745, bezw. 2746, bezeichnet sind, statt. Vor Allem constatirte die Commission, dass die neuerbauten Kessel dieser beiden Maschinen die gesetzliche Probe gut bestanden haben. Beide Maschinen sind gleichartig erbaut und ruhen die Kessel derselben mittelst aussenliegender Rahmen auf drei Achsen, von welchen die Kuppelachse und Triebachse zwischen der Rauchkammer und der Feuerbüchse; die nach System Webb geführte Laufachse ist hinter der Feuerbüchse gelagert, letztere hat eine seitliche Gesammtverschiebung von 70 mm und wird durch zwei Rundradfedern in der Maschinenmitte gehalten. Die Kraft geht von den Cylindern mittelst eines einarmigen Balanciers auf die Triebachse über, indem die Triebstange in der Nähe des Triebzapfens an einen Bolzen der Kuppelstange angreift. Auf den gekuppelten Achsen sitzen je zwei nach Patent Abt elastisch verbundene Zahnkränze, sowie je zwei lose Tragräder. Neben den Zahnkränzen befinden sich, mit diesen unter der Achse verbunden, vier geriefte Bremsscheiben, zur Dampfvertheilung ist die variable Expansionssteuerung nach dem System Groch innenliegend angeordnet. Das nöthige Speisewasser ist in Kasten zu beiden Seiten der Feuerbüchse, die Kohlen in einem solchen hinter derselben untergebracht. Das Maschinengewicht wird mittelst sechs Federn auf die drei Achsen vertheilt. Auf den keilförmig gerieften Bremsscheiben liegen mit Broncebacken armirte Bremsbänder. Je zwei auf einer Seite der Maschine liegende Bremsbänder werden gleichzeitig mittelst Hebel, Schraube und Kurbel vom Führerstand aus angezogen. Diese beiden Bremsen dienen zum Anhalten und als Nothbremsen, während die Geschwindig-

*) cf. die im Verordnungs-Blatt vom 20. Juni 1893, Nr. 70, pag. 1141, veröffentlichte Eisenbahn-Convention.

keit bei der Thalfahrt mit der Luftbremse geregelt wird. Die Maschine besitzt ein Glasrohr, ein Sieb im Rauchkasten, zwei Injectoren mit Kesselventilen, je einen Wasserstandszeiger zu beiden Seiten des Langkessels, ein Manometer, zwei Sicherheitsventile mit Hebel und Federbelastung, eine Dampfpfeife mit Zugleitung nach vorne, und an beiden Enden Bahnräumer. An der Vorderseite ist ein elastischer Buffer und zwei Schleppketten, an der Hinterseite eine Stossplatte angebracht. Die Spurweite der Locomotiven beträgt 1 m und das Gewicht jeder dieser beiden Maschinen 17·25 t. Bei den Probefahrten wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 7 km und eine maximale Geschwindigkeit von 12 km per Stunde erreicht, und wurden mit Rücksicht auf das in jeder Hinsicht günstige Ergebniss dieser Probefahrten beide vorbeschriebenen Bergmaschinen dem öffentlichen Zugförderungsdienste auf der Schafbergbahn übergeben. [Z. 31.642.]

Nachrichten aus Ungarn.

Projectirte Zsitvathalbahn, d. i. die Linie Nagy-Surány—Verebély—Aranyos-Maróth. (Concessions-Urkunde.) Der „Vasuti és közlekedésy közlöny" Nr. 71 vom 14. Juni 1893 und dessen darauffolgende Nummern verlautbart den Wortlaut der zufolge Allerhöchster Entschliessung Sr. Majestät, Wels, ddo. 15. April 1893, erflossenen Concessions-Urkunde (Erlass des kgl. ungar. Handelsministers, Z. 29.091, vom 18. April 1893) für die „Zsitvathalbahn", d. i. die Linie Nagy-Surány—Verebély—Aranyos-Maróth, einer im Zsitvathale zu führenden Flügelbahn der Linie Tót-Megyer—Nagy-Bélicz der kgl. Ungar. Staatsbahnen (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 76 ex 1892, Vorconcession Post 2). Das effective Baucapital dieser im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Localbahn zu erbauenden Linie ist mit 1,480.000 Gulden, d. i. 29.400 fl. pro Kilometer, bemessen. Die Concessionäre dieser projectirten Eisenbahn sind Graf Stefan Keglevich, die Berliner Firma Sönderop & Comp. und der Ingenieur Michael Pollacsek. Als Stationen sind nebst der entsprechend einzurichtenden gemeinsamen Station Nagy-Surány noch Zsitva-Fodémes, 220 m lang; Mánya, 350 m lang; Verebély, zugleich Wasserstation, 400 m lang; Zsitva-Ujfalu, 220 m lang; Taszár, 350 m lang und die Endstation Aranyos-Maróth, 400 m lang, und zwar sämmtliche für den allgemeinen Personen-, Reisegepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr einzurichten.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 27.647/III, den Reichstagsabgeordneten Alexander Böszörményi jun. und Dr. Aurel Munnich für folgendes mit Dampfkraft zu betreibendes normalspuriges Strassenbahnnetz, und zwar:
   a) für eine vom Gross-Viehmarktplatze der kgl. Freistadt Szatmár-Németi nächst dem Bahnhofe der gleichnamigen Station der Linien Debreczen—Királyháza und Szatmár-Németi—Nagybánya der kgl. Ungar. Staatsbahnen ausgehende, bis zum Frachtenbahnhofe der genannten Station führende Linie,
   b) für eine vom Gross-Viehmarktplatze ausgehende, die Stadt durchkreuzende Linie, welche sich im Innern der Stadt mit Benützung bezeichneter Strassenzüge nach mehreren Richtungen verzweigt,
   c) für eine von der Linie a), bezw. von der Station Szatmár-Németi (Frachtenbahnhof) ausgehende und diese über Pálfalva, Ombód, Petény, Dobracsapathi, Szamos-Köród, Kis-Kolcs, Nagy-Kolcs und die Gemarkung der Gemeinden Krassó und Lippó in der zukünftigen Station Borhid der concessionirten Localbahn Nagy-Károly—Somkut-Barlafalu (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 100 und 116 ex 1892) verbindende Linie,
   d) für eine vom Gross-Viehmarktplatze ausgehende bis Szatmárhegy führende Linie,

   auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 32.020/III, der Südungarischen Kohlenbergbau-Actiengesellschaft für eine von der Station Körpa (nächst Karansebes) der Linie (Wien)—Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova abzweigende, bis Verciorova (Comitat Szöreny) führende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.
3. Mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 32.483, dem Reichstagsabgeordneten Edmund Baranyi
   a) für eine von der Station Orosháza (zwischen Csaba und Szeged-Rókus [Szegedin]) der Hauptlinie Nagyvárad (Grosswardein)—Eszék—Villány der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über die Gemarkung der Gemeinde Mágocs in der Endstation Szentes mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Szolnok—Kun-Szent-Márton—Szentes verbindende,
   b) für eine nach erfolgtem Ausbau der concessionirten Linie Szarvas—Orosháza (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 11) diese von einem geeigneten Punkte derselben mit der Station Szentes,
   c) für eine die Linie Szolnok—Kun-Szent-Márton—Szentes von deren Endstation Szentes aus in der Endstation Csongrád mit der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Linie Félegyháza — Szentes (einer Flügelbahn der Hauptlinie [Wien—]Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova) verbindende normalspurige Localbahn,

   auf die Dauer eines Jahres.
4. Mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 35.048/III, dem Reichstagsabgeordneten Emerich Szalay für eine von der Station Kaposvár-Mocsolád der Hauptlinie Budapest—Dombovár—Zákány—Zágráb (Agram)—Fiume abzweigende und diese über Mocsolád, Vladé, Gamás, Tard, Tur, Visz und die Gemarkung der Gemeinde Látrány in der Station Lelle mit der Linie Budapest—Kanizsa—Pragerhof verbindende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Bau zweier über die Donau in Budapest für den Personen-, Strassenfuhrwerks- und Strassenbahnverkehr einzurichtenden Staatsbrücken. (Finanzbericht.) Bezüglich des vom kgl. ungar. Ministerpräsidenten im Einverständnisse mit den betheiligten Ministerien der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes, den Bau zweier für den Personen-, Strassenfuhrwerks- und Strassenbahnverkehr einzurichtenden Staatsbrücken über die Donau bei Budapest (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61 ex 1893) und die mit diesen Bauten im Zusammenhange stehenden Rampenbauten, Strassenregulirungen, Expropriirung von Realitäten etc. im Gesammtkostenpreise von rund 10,000.000 fl. etc. betreffend, erläutert der Finanzbericht, dass a) die Kosten der Zollamtsplatz-Brücke mit 2,560.000 fl., die der Zufahrtsrampen mit 270.000 fl., die der Expropriationen mit 360.000 fl. angenommen werden, so dass die ganze Brücke auf etwa 3,630.000 fl. zu stehen kommen würde; b) bezüglich des durch umfangreiche und weitgreifende Expropriationen wesentlich kostspieligeren Baues der innerstädtischen, d. i. der vom Eskütér (Schwurplatze) zu erbauenden Brücke, liegen zwei Projecte vor, von welchen das Ministerium jenes annahm, welches mit geringeren Kosten verbunden ist. Der diesbezüglichen Kostenberechnung zufolge, entfallen auf den Bau der Brücke selbst 2,500.000 fl., auf die Zufahrtsrampen 655.000 fl., auf Expropriationen auf der Ofener Seite 262.000 fl., auf jene auf der Pester Seite 4,571.000 fl., somit werden sich die gesammten Kosten auf 7,988.000 fl. belaufen. Zieht man hievon den aus dem Werthe der Expropriationen zu gewinnenden Betrag von 1,670.000 fl. ab, so bleiben als Nettoausgabe 6,317.000 fl. Demnach würden die zwei hauptstädtischen Brücken kosten: die eine 6,317.000 fl., die andere 3,600.000 fl., zusammen also etwa 10,000.000 fl. Es ist zu bemerken, dass aus dem Gesichtspunkte der Kostenersparniss die Brücken nicht in einem Bogen gebaut, sondern auch in der Mitte mit Pfeilern versehen werden. Zur Bedeckung der Baukosten dieser zwei Brücken stehen dem Finanzminister, bezw. dem Minister-Präsidenten aus dem Annuitäten-Ueberschusse des Prämienanlehens, aus der Specialreserve und den angesammelten Zinsen des Anlehens zusammen 8,000.000 fl. zur Verfügung. Im Zusammenhalt mit dem Bedarfe würde also auf 2,000.000 fl. sich jener Beitrag belaufen, welchen die Haupt- und Residenzstadt zu dem Baue dieser Brücken leisten müsste. Es sind somit die Baukosten der Brücken selbst mit rund 5,000.000 fl., jene der Durchführungskosten der mit den Brücken verbundenen Arbeiten aber mit 4,995.000 fl. oder in runder Summe ebenfalls mit 5,000.000 Gulden präliminirt. Der Gesammtbedarf beträgt hiemit 10,000.000 fl. Zur Deckung dieser Summe dient auf Grund der mit dem Wiener Bankverein getroffenen Vereinbarung der Reservefond des Prämienanlehens mit circa 5,600.000 fl., das aus den beim Wiener Bankverein bis zu Ende des Jahres 1893 nicht benützten Jahresrenten gebildete Capital mit circa 740.000 fl., das auf dieselbe Weise bis Schluss des Jahres 1910 sich ansammelnde Capital mit circa 1,470.000 fl., jenes Plus, mit welchem das Reineinkommen der heutigen Staatsbrücken (G.-A. XXI ex 1885) die Jahressumme von 650.000 fl. übersteigt, jährlich circa 35.000 fl., bezw. auf 17 Jahre berechnet circa 420.000 fl., schliesslich laut

Alinea c) des § 2 des Gesetzentwurfes die durch die Haupt- und Residenzstadt à fonds perdu zu zahlenden 2,000.000 fl.

— (Einfluss des Baues der beiden Brücken auf die Stromlauf- und Schiffahrtsverhältnisse.) Anlässlich des vom kgl. ungar. Ministerpräsidenten der Legislative vorgelegten Gesetzentwurfes, den Bau zweier zwischen den beiderseitigen Uferbezirken Budapests (Pest und Ofen) über die Donau zu erbauenden Staatsbrücken (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 61) betreffend, wurde die Frage aufgeworfen, ob durch den Bau der Brücken nicht etwa die Wasser- und Eisabflussverhältnisse leiden werden. Seitens der Regierung wurde auf diese Frage die beruhigende Aufklärung ertheilt, dass jene Stauung eine minimale sein werde, die in Folge des Baues der Brücken eintreten wird. Die Regierung werde übrigens bei Anwendung der Errungenschaften der modernen Technik besondere Sorgfalt darauf verwenden, dass bei Aufrechterhaltung der Pfeilerconstruction die Construction und die Bauart der Brücken eine solche sei, dass aus diesem Gesichtspunkte keinerlei Bedenken sollen auftauchen können. Den etwaigen Einfluss des Baues der Brücken auf die Schiffahrtsverhältnisse betreffend, erklärten die Sachverständigen, dass das Einstellen der Strompfeiler in das Flussbett keinerlei Gefahr für die Schiffahrt involvire, da die gegenseitige Entfernung zwischen den beiden Brücken sowohl, als auch dieser je von der Kettenbrücke einerseits und der Eisenbahn-Verbindungsbrücke andererseits derart weit bemessen ist, um hiedurch auf den Wasserlauf überhaupt und auf den Stromstrich insbesondere irgend welchen Einfluss ausüben zu können, so dass bei Beobachtung der entsprechenden Vorsicht, selbst dem lebhaftesten Schiffsverkehr keinerlei Hinderniss geboten wird. Ausserdem werden zur Sicherung des Verkehrs bei Nacht die Brücken elektrisch beleuchtet sein.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Umgestaltung des Budapester Westbahnhofes zu einem zweiten Centralbahnhofe.) Wie aus Budapest berichtet wird, beabsichtigt der kgl. ungar. Handelsminister den Ausbau des Budapester Westbahnhofes (ursprünglich Hauptbahnhof der Oesterr.-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft im V. Bez.) als zweiten Centralbahnhof der kgl. Ungar. Staatsbahnen, und zwar nach dem Muster des Münchener und Frankfurter Centralbahnhofes. Die Erweiterung des Bahnhofes, bezw. die Neubauten, sollen auf den zur Genüge zur Verfügung stehenden, theils noch unbenützten, theils zu anderen Zwecken verwendeten Areale des gegenwärtigen Westbahnhofes hergestellt, die bisher bestehenden Baulichkeiten aber in entsprechender Weise adaptirt, eventuell umgebaut werden. Bei diesem Anlasse wird auch gleichzeitig die Frage der an der Damyanichgasse gelegenen Reparaturswerkstätten gelöst und hiedurch ein berechtigter Wunsch der Budapester hauptstädtischen Communalbehörde erfüllt werden. Die Nothwendigkeit der Verlegung dieser Werkstätten wurde bereits dem kgl. ungar. Handelsminister in einem Memorandum dargelegt, in welchem der Nachweis geliefert wurde, dass der von den Reparaturswerkstätten ausgehende Rauch und Lärm von sehr nachtheiligem Einflusse auf die Entwicklung der angrenzenden Stadttheile ist.

Schmalspurige Strasseneisenbahn von Szabadka (Maria-Theresiopel) nach Palics mit elektrischem Betriebe. (Constituirende Generalversammlung.) In der jüngst abgehaltenen constituirenden Generalversammlung der Actionäre der concessionirten schmalspurigen, elektrisch zu betreibenden Strasseneisenbahn, welche von der Stadt Szabadka nach dem Badeorte Puszta-Palics führen wird, wurde das Actiencapital der Gesellschaft mit 900.000 Kronen bemessen. Zum Präsidenten des Directionsrathes wurde der Reichstagsabgeordnete Antunovits und zum Vicepräsidenten der Gutsbesitzer Ludwig Vermes gewählt.

Ungarische Nordostbahn. (Erlöschen der Verzinsung der Prioritäten und Behebung des Capitalswerthes.) Die Verzinsung der im Sinne des G.-A. XXI: 1892 durch Kundmachung vom 23. Februar für 1. Juli gekündigten, noch nicht verloosten Obligationen des 5%igen 26 Millionen Mark betragenden Goldprioritäten-Anlehens der verstaatlichten Ungar. Nordostbahn erlischt am 1. Juli 1893. Der Obligationenbesitzer kann gegen Ablieferung der fälligen Obligationen und der dazugehörigen, am 1. Jänner 1894 und später ablaufenden Coupons deren Capitalswerth beheben und zwar in Budapest bei der kgl. Ungar. Central-Staatscasse und bei der Ungar. Allgemeinen Creditbank; in Wien bei der k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, bei der k. k. priv. Oesterr. Bodencredit-Anstalt, bei dem Bankhause S. M. von Rothschild und der Unionbank, und zwar in Goldgulden, 100 Frcs. mit 40 fl. Gold gerechnet; in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, bei dem Bankhause S. Bleichröder und bei der Bank für Handel und Industrie; in Frankfurt a/M. bei dem Bankhause M. A. v. Rothschild und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie, und zwar in Mark, 100 Frcs. mit 81 Mk. gerechnet. Mit der Vermittlung bei der Einlösung der in Rede stehenden Obligationen sind sämmtliche kgl. Staatscassen und Steuerämter betraut. Die gekündigten Obligationen werden vom 1. Mai 1894 ab ausschliesslich bei der kgl. Ungar. Central-Staatscasse in Budapest eingelöst werden. Die Obligationen sind behufs Auszahlung in Begleitung eines Nummerverzeichnisses einzureichen. Die hiezu erforderlichen Drucksorten sind bei den genannten Einlösungsstellen kostenfrei zu bekommen.

Mastvieh-Transport ungar. Provenienz nach Wien. (Ministerialverordnung.) Der kgl. ungar. Ackerbauminister hat im Einvernehmen mit den Ministerien des Innern und des Handels durch einen an die betheiligten Behörden und Verkehrsanstalten, sowie die Handelsgremien gerichteten Erlass verordnet, dass über Antrag und mit Zustimmung der k. k. österr. Behörden von den Gebieten der Comitate Pressburg, Neutra, Trencsin, Árva, Liptó, Turócz, Sohl, Bars, Hont, Neograd, Pest, Zipsen und Sáros, sowie der Hauptstadt Budapest (den Budapester Viehmarkt ausgenommen) vom 13. Juni nur zur sofortigen Schlachtung bestimmte Mastochsen und nur auf die Wien-St. Marxer Märkte transportirt werden dürfen. Der Transport hat unmittelbar nach Wien in plombirten, mit der Aufschrift „Seuchenverdächtige Thiere“ versehenen Waggons bewerkstelligt zu werden. Die Ankunft in Wien hat nur Dienstag und Mittwoch, spätestens Donnerstag Früh zu erfolgen. Die Thiere sind auf dem Donnerstag-Markte an der Contumazstelle auf- und abzugeben und bis zum nächsten Montag in einem der Wiener Schlachthäuser zu schlachten. Das aus der Diószegher Zuckerfabrik stammende Vieh darf nur in St. Marx geschlachtet werden. Jedes einzelne Stück des Transportes ist mit einem Viehpasse zu versehen. Vor der Aufgabe hat die veterinärpolizeiliche Untersuchung zu erfolgen. — Zugleich mit dieser Kundmachung wurden sämmtliche Verordnungen, welche sich auf den Hornviehverkehr der von der Lungenseuche inficirten Comitate beziehen, ausser Kraft gesetzt.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Abfahrt des Dampfers „Imperator“ nach Bombay.) Dieser Dampfer von 2343 Tonnen Gehalt ist am 3. Mai mit 10 Passagieren und 634 Gewichtstonnen Ladung nationaler Provenienz von Triest nach Bombay abgegangen. Derselbe verschiffte hauptsächlich: nach Port Said 45 Colli Bier, 31 Colli Esswaaren, 134 Colli Kurzwaaren, 7 Colli Manufacte, 4 Colli Metallwaaren, 10 Colli Spiritus, 117 Colli Zucker; nach Padang 50 Colli Mehl; nach Soerabaya 50 Colli Mehl; nach Suez 16 Colli Esswaaren; nach Gedda 16 Colli Manufacte, 52 Colli Metallwaaren, 650 Colli Zucker, 106 Colli Papier; nach Aden 10 Colli Garn, 3 Colli Manufacte, 20 Colli chemische Producte; nach Massaua 5 Colli Manufacte, 80 Colli Bier, 30 Colli Zucker; nach Zanzibar 20 Colli Esswaaren, 160 Colli Mehl, 21 Colli Glasperlen; nach Hodeidah 39 Colli Papier; nach Bombay 28 Colli Knöpfe, 1370 Colli Papier, 47 Colli Kurzwaaren, 14 Colli Spielkarten, 151 Colli Baumwollwaaren, 57 Colli Farben, 16 Colli Garn, 4 Colli Musikinstrumente, 19 Colli Kappen, 136 Colli Lampen, 91 Colli Manufacte, 171 Colli Metallwaaren, 82 Colli Holzwaaren, 84 Colli Glasperlen, 25 Colli Spiritus, 1 Collo Schuhwaaren, 57 Colli Seife, 125 Colli Glaswaaren, 4 Colli Tabak; nach Bushire 50 Colli Zündhölzchen; nach Bagdad 28 Colli Papier, 5 Colli Farben, 3 Colli Baumwollwaaren, 6 Colli Manufacte, 40 Colli Zündhölzchen; nach Kurrache 38 Colli Papier, 14 Colli Baumwollwaaren; nach Bassorah 60 Colli Papier, 7 Colli Kurzwaaren, 8 Colli Metallwaaren; nach Colombo 12 Colli Papier; nach Rangoon 23 Colli Manufacte; nach Madras 23 Colli Glasperlen; nach Calcutta 27 Colli Papier, 10 Colli Baumwollwaaren, 10 Colli Spielwaaren, 23 Colli Kurzwaaren, 6 Colli Lampen, 14 Colli Metallwaaren, 174 Colli Glasperlen; nach Penang 7 Colli Baumwollwaaren, 4 Colli Manufacte, 5 Colli Spielkarten; nach Singapore 7 Colli Kappen, 8 Colli Baumwollwaaren; nach Samarang 20 Colli Papier; nach Hongkong 5 Colli Baumwollwaaren; nach Shanghai 2 Colli Musikinstrumente. Der Werth der ausgeführten Waaren betrug insgesammt 390.316 fl. ö. W.

Oesterreichischer Lloyd. (Dampfer-Abfahrten ab Triest in der Woche vom 26. Juni bis zum 2. Juli.)

Adriatischer Dienst.

27. Juni, 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
28. „ um 4½ Uhr Nachm.: Dampfer „Thetis", Capitän G. Brazzanovich, nach Cattaro, mit Berührung von Pola, Zara, Spalato, Curzola, Gravosa und Castelnuovo; Anschluss in Pola nach Cherso, Rabaz, Malinsca, Veglia, Arbe, Lussingrande, Valcassione, und Porto Manzo.
29. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Malta", Capitän M. Nicolich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Spalato, S. Pietro, Almissa, Macarsca, Trapano, Fort-Opus, San Martino und Gelsa.
„ um 8 Uhr Vormittags: Dampfer „Triest e", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.
30. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Argo", Capitän V. Gutman, nach Dalmatien bis Cattaro, mit Berührung von Rovigno, Pola, Lussinpiccolo, Selve, Zara, Sebenico, Rogosnizza, Traù, Spalato, Porto Carober, Milnà, Lesina, Comisa, Lissa, Vallegrande, Curzola, Orebich, Terstenik, Meleda, Gravosa, Ragusavecchia, Castelnuovo (Megline), Perasto, Risano und Perzagno.
1. Juli, um 7½ Uhr Vormittags: Dampfer „Trieste", Capitän G. Giurovich, nach Venedig.
„ um 11 Uhr Nachts: Dampfer „Carlotta", Capitän A. Trobitz, nach Venedig.
2. „ um 7 Uhr Vormittags: Dampfer „Tibisco", Capitän C. Zalampich, nach Dalmatien und Metkovich, mit Berührung von Pola, Lussinpiccolo, Zara, Sebenico, Trau, Spalato, S. Pietro, Postire, Macarsca, Gradaz, Fort-Opus und Pucischie.

Levante- und Mittelmeer-Dienst.

27. Juni, um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Memfi", Capitän A. Persich, nach Smyrna, mit Berührung von Durazzo, Valona, Corfu, Argostoli, Zante, Cerigo, Canea, Rothymo, Candien, Piräus, und Khios. Anschluss in Smyrna nach Samos, Chesmè und Rhodus.
28. „ um 4 Uhr Nachmittags: Dampfer „Minerva", Capitän L. Brelich, nach Thessalien bis Constantinopel, mit Berührung von Fiume, Corfu, Patras, Catacolo, Calamata, Piräus, Volo, Salonich, Cavalla und Dardanellen. Ferner nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz und Braila. Es werden aussordem auch Sendungen nach Tultscha Ismail und Reni im Verbandverkehre via Galatz aufgenommen.
30. „ zu Mittag: Dampfer „Euterpe", Capitän G. Nicolich, nach Alexandrien, mit Berührung von Brindisi. Anschluss in Alexandrien nach Port Said, Jaffa, Caifa, Beyruth, Alexandrette, Mersina und Rhodus. Ferner nach Lattakia und Tripoli, mit Ueberschiffung auf fremde Dampfer in Alexandrien.
1. Juli, um 11 Uhr Vorm.: Dampfer „Maria Teresa", Capitän R. Deperis, nach Constantinopel mit Berührung von Brindisi, Corfu, Patras, Piräus und Dardanellen; Anschluss in Piräus nach Smyrna und Salonich. Ueberschiffung in Constantinopel nach Burgas, Costanza, Sulinà, Galatz, Braila, Varna, Ineboli, Samsun, Kerasund, Trapezunt, Batum und Odessa. Endlich nach Tultscha, Ismail u. Reni, im Verbandverkehr via Galatz.

Indo-Chinesischer Dienst.

3. Juli, zu Mittag: Dampfer „Poseidon", Capitän A. Fellner, nach Bombay, mit Berührung von Brindisi, Port Said, Suez und Aden. Anschluss in Bombay nach China und Japan.
21. Juli, um 4 Nachmittags: Dampfer „....", Capitän ......, nach Indien, China und Japan, mit Berührung von Fiume, Port Said, Suez, Aden, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Honkong, Shanghai und Kobe.
„ nach Madras und Calcutta, mit Ueberschiffung auf eigene Dampfer in Colombo.

Brasilianischer Dienst.

23. Juli, Dampfer „.....", Capitän ......, nach Santos, mit Berührung von Fiume, Pernambuco, Bahia und Rio Janeiro.

Ohne Haftung für die Regelmässigkeit des Dienstes bei Contumaz-Massregeln.

Verschiedene Mittheilungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Vereins-Betriebs-Reglement und Uebereinkommen zu demselben.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines ist das neue Vereins-Betriebs-Reglement und das Uebereinkommen zu demselben allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Verlosungen.

Am 14. Mai:

Torontaler Localbahnen. Prioritäts-Actien (Rückzahlung ab 1. Juli).

Am 17. Mai:

Oesterr.-Ungar. Lloyd. Gold-Prioritäten (Rückzahlung ab 31. December).

Am 2. Juni:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. 4 pCt. Prioritäten v. J. 1886 (Rückzahlung ab 1. September).

Am 15. Juni:

Oesterr. Nordwestbahn. Actien lit. B (Rückzahlung ab 1. Juli).

Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów). (Generalversammlung.) Am 27. Mai wurde unter Intervention des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerialrathes Johann Kapf, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Lemberg-Bełzec (Tomaszów) abgehalten. Der Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsführung im Jahre 1892 und über das Ergebniss des durch die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen geführten Betriebes in dem gedachten Jahre wurde ohne Debatte zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe auf Grund des Berichtes des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnung und den Rechnungsabschluss pro 1892 das Absolutorium ertheilt. Die Anträge des Verwaltungsrathes über die Verwendung des ausgewiesenen Reingewinnes per 123.100 fl. 74½ kr. wurden angenommen und beschlossen, für jede Prioritäts-Actie eine 4percentige Dividende, d. i. 8 fl., in Summa 109.912 fl. auszubezahlen und den Restbetrag von 13.188 fl. 74½ kr. zur theilweisen Abschreibung der Projectskosten für die Dampfstrassenbahn in Lemberg zu verwenden. Sohin wurde die Cooptirung des Ritter von Tschorznicki in den Verwaltungsrath an Stelle des verstorbenen Grafen Krasicki genehmigt und wurden die turnusgemäss ausscheidenden Mitglieder Ritter von Pietruski und Ritter von Rampelt wiedergewählt. In den Revisionsausschuss wurden gleichfalls die bisherigen Mitglieder wiedergewählt.

In der hierauf abgehaltenen constituirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Emanuel A. Ziffer zum Präsidenten und Valerius Ritter zum Vicepräsidenten des Verwaltungsrathes, ferner Sergius Fürst Radziwill, Constantin Ritter von Tschornicki und Emanuel A. Ziffer zu Mitgliedern des Executivcomité gewählt.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 31. Mai wurde unter Vorsitz des Präsidenten Theodor Ritter v. Taussig und im Beisein des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, k. k. Ministerial-Vicesecretärs Dr. August Weeber, die 38. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft abgehalten. — Nach Erledigung der üblichen Formalien schritt der Vorsitzende zur Tagesordnung. Der Bericht des Verwaltungsrathes bespricht zunächst die geschäftlichen Ergebnisse des abgelaufenen Jahres und macht hierauf Mittheilung von der mit der Regierung getroffenen neuen Vereinbarung bezüglich des Ergänzungsnetzes. Durch diese wurde eine rationelle, den jeweiligen Betriebsverhältnissen entsprechende Basis geschaffen. In dem mit der Regierung abgeschlossenen Protokollar-Uebereinkommen wurden ferner im Hinblicke auf die bevorstehende Erschöpfung des realisirten Anlagecapitals entsprechende Bestimmungen in Betreff der Behandlung von Investitionsauslagen auf dem Ergänzungsnetze getroffen. — Endlich wurde die Gesellschaft ermächtigt, die Convertirung ihrer fünfpercentigen Prioritäten vorzunehmen. Der Verwaltungsrath kündigt an, er werde auf diese letztere Angelegenheit voraussichtlich in einer ausserordentlichen Generalversammlung noch im heurigen Jahre zurückkommen. Der Bericht erwähnt weiters einiger Veränderungen in der Bilanz, die sich aus der Ablieferung der Actien der Arad-Temesvarer Eisenbahn an die ungarische Regierung und aus diversen nachträglichen Investitionen ergaben. Im Anschlusse an den Geschäftsbericht verlas General-Inspector Microys den Bericht des Revisions-Ausschusses, welcher ebenso wie der bereits bekannte Antrag des Verwaltungsrathes auf Vertheilung des Reinerträgnisses, bezw. auf Einlösung des Julicoupons mit 9½ Francs ohne Debatte einstimmig angenommen wurde. Zum zweiten Punkte der Tagesordnung macht der Verwaltungsrath Mittheilung von dem mit dem Curator für die dreipercentigen Obligationen in Angelegenheit des zehnpercentigen Steuerabzuges zu vereinbarenden Ausgleiche. Nach sorgfältiger und gewissenhafter Erwägung aller Umstände glaube der Verwaltungsrath empfehlen zu sollen, diesen Vergleichsgrundzügen die Zustimmung zu ertheilen. Im Falle dieser Genehmigung werden nach eingetretener Rechtskraft des abzuschliessenden Vergleiches die hinausgegebenen Restcoupons mit 75 Centimes einzulösen sein und die noch nicht eincassirten Coupon der gleichen Scadenz mit 7 Frcs. 50 Cts. zur Zahlung gelangen. Der Präsident betont schliesslich, dass gelegentlich der Verhandlungen mit der Regierung auch andere wichtige Fragen des Ergänzungsnetzes geregelt worden seien, so dass voraussichtlich keine Differenzen mit der Regierung mehr erwachsen werden. Hierauf wurde der mit dem Prioritätencurator abgeschlossene Vergleich einstimmig zum Beschlusse erhoben. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe Carlos Graf Clary und Aldringen, Heinrich Germain, Anton von Lukacs und Julius Alexis Baron de Michels, sowie der bisherige Revisions-Ausschuss wurden per Acclamation wiedergewählt.

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

Böhmischer Braunkohlenverkehr über Wien.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Giltigkeit vom 15. Juli 1893 tritt der Nachtrag III zum Tarife vom 1. Juli 1892 für den Böhmischen Braunkohlenverkehr über Wien in Kraft.

Derselbe enthält ein neues Vorwort, Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen" und Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststelleb zum Preise von 5 Kreuzer für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 25. Juni 1893. [552]

Die Direction der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes.

Zu dem mit 1. Juli 1893 in Wirksamkeit tretenden Tarif Theil II, Heft 1, für Getreide etc. erscheint ein „Berichtigungsblatt", wodurch in mehreren Relationen Frachtsätze richtig gestellt werden.

Dasselbe kann bei den betheiligten Verwaltungen, bei der Betriebs-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest und durch die Verbandsstationen gebührenfrei bezogen werden.

Wien, am 23. Juni 1893. [553]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederösterreichischer Gemeinschaftsverkehr.

Verschiebung des Einführungstermines des neuen Tarifes.
Giltigkeitsverlängerung des bestehenden Tarifes und von Kartirungssätzen.

Die im Verordnungs-Blatt Nr. 60 vom 27. Mai 1893 verlautbarte Einführung des Tarifes, Theil II, für den directen Transpost von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang, k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, k. k. priv. Wien—Pottendorf—Wr.-Neustädter Bahn und priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits, erfolgt nicht am 1. Juli 1893, sondern am 1. August 1893 und bleibt der mit 1. Juli 1893 ausser Kraft gesetzte gleichnamige Tarif vom 1. September 1892 noch bis 1. August 1893 in Wirksamkeit.

Desgleichen bleiben die in Nr. 39 dieses Blattes vom 6. April 1893, sub Post 844, publicirten Kartirungssätze auch bis 1. August 1893 in Kraft.

Wien, am 23. Juni 1893. [554]

Die General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Offert-Ausschreibung.

An den Botičbach-Brücken im km 182·7/8 und 183·7/8 der Linie Gmünd—Prag nächst der Station Nusle-Vrschovic gelangt die Verstärkung dreier vorhandenen Eisenconstructionen und die Neulieferung weiterer vier eisernen Trag-Constructionen im berechneten Gesammtgewichte von 84.490 kg zur Lieferung und offertmässigen Vergebung.

Die Bestimmungen für die Offerteinbringung, das Angebot-Formulare, die allgemeinen und besonderen Bedingnisse für die Lieferung von Materialien und Aufstellung von Brückenträgern und Geländern, die Constructionspläne und Gewichtsberechnungen können bei der k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen in Wien im Bureau für Unterbau und Brücken (Elisabethbahnhof), dann im Bahnerhaltungs-Inspectorate der k. k. Eisenbahnbetriebs-Direction Prag, verlängerte Hybernergasse während der Amtstunden eingesehen und unterschrieben werden.

Die Offerte sind spätestens bis zum 10. Juli 1893, 12 Uhr Mittags bei der gefertigten k. k. Eisenbahnbetriebs-Direction einzubringen.

Bei der Offertverhandlung können nur jene Offerenten berücksichtigt werden, welche in einer alle Zweifel ausschliessenden Weise ihre finanzielle und technische Leistungsfähigkeit bezüglich der Ausführung dieser Lieferung und Arbeitsleistung darthun können.

Die k. k. Eisenbahnbetriebs-Direction behält sich des Weiteren das Recht vor, über die Annahme oder Nichtannahme der Offerte nach freiem Ermessen zu entscheiden, allenfalls auch sämmtliche eingelangten Angebote zurückzuweisen.

K. k. Eisenbahn-Betriebs-Direction Prag.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)

Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.

Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1356	Eisenbahn Wien-Aspang		Zuckerrüben	Maria-Lanzendorf	Wien E. W. A. transit	**Verfrachtung von mindestens 2000 Tonnen bis 31. December 1893.** Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Beobachtung der sonstigen Tarifbestimmungen	Bis längstens 31. December 1893	Localtarif, Classe C	kr. 7·7	kr. 6·1	kr. 1·6	Kartirung		Der Kartirungssatz ist nur bei Erfüllung der Verfrachtungsmenge giltig und wird die erlegte Caution von fl. 200 nachträglich zur Deckung der Differenz zwischen dem officiellen und dem angewendeten Satze verwendet
				Biedermannsdorf					9·8	8·5	1·3			
				Traiskirchen					12·3	10·0	2·3			
				Trumau					13·7	10·8	2·9			
1357	Südbahn-Gesellschaft	Graz-Köflacher Eisenbahn	Holzhülsen, retourgehend, von Papiertransporten herrührend	sämmtlichen Stationen der Graz-Köflacher Eisenbahn	Deutsch-Landsberg	In jedem Gewichte	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	Frachtsätze der Classe C	Verschieden	Im Kartirungswege		
1358	Südbahn-Gesellschaft		Mehl	Velencze	Triest	1. Die Frachtzahlung hat mindestens für 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief zu erfolgen. 2. Die bezüglichen Mehlsendungen müssen nach der in Triest allenfalls erfolgenden Umpackung in Fässer, von dort nach a) Brasilien | b) England verschifft werden. 3. Die Verschiffung muss innerhalb 3 Monate nach Einlangen der Sendungen in Triest erfolgen. 4. Die Südbahn-Gesellschaft behält sich das Recht vor, die factische Verschiffung der Mehlsendungen nach Brasilien, bezw. England auch bezüglich der Identität im eigenen Wirkungskreise zu controliren und die ihr zum Zwecke der Controle erforderlich scheinenden Verfügungen zu treffen.	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende a) December 1893 | b) August 1893	Ermässigte Kartirungssätze, publicirt in der Nr. 35 dieses Blattes vom 25. März 1893, auf Seite 560 unter der fortlaufenden Nr. 615	180 h inclusive Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	a) 126 h | b) 132 h inclusive Manipulationsgebühr und ungar. Steuer	54 h | 48 h	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Mühlen-Firma als Aufgeberin lautende Aufnahmescheine, bezw. Duplicat-Frachtbriefe und die Original-Bahnfrachtbriefe, sowie der vom k. k. Hafen- und Seecapitanate, bezw. k. k. Hauptzollamte in Triest ausgestellten Certificate über die erfolgte Verschiffung nach Brasilien, bezw. England, welche Documente längstens 3 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1359	Südbahn-Gesellschaft		Wein	Marburg Pettau	Leoben S. B. transit	In beliebigen Quantitäten Sendungen müssen nach Sanct Michael und darüber hinaus gelegenen Stationen der k. k. Oesterr. Staatsbahnen bestimmt sein	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Heller 116 132	74 81	42 51	Im Kartirungswege		
1360	Südbahn-Gesellschaft	Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, k. und k. Bosnabahn	Ermässigte Eilgüter	Triest S. B.	Sarajevo	Unter Einhaltung der Bestimmungen der Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarife der betheiligten Bahnverwaltungen, bezw. Ungar.-Adriat. Verbandstarif, Heft 2	Directer Frachtsatz besteht nicht	1030 Heller incl. Mgb. u. ungar. Steuer		Im Kartirungswege		
1361	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. 6—13 des Tarif-Theiles I, ferner auch Mahlproducte und Mehl der Pos. M—4 des Tarif-Theiles I	Stationen der Strecke Promontor (incl.)-Dinyés (incl.) und der Station Budafók	Graz S. B. *)	Bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Localgütertarif der k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft vom 1. April 1893, bezw. Südwestösterr.-Ungar. Verbandstarif	Verschieden	184 Heller incl. Mgb. und ungar. Steuer	Verschieden	Im Kartirungswege		*) Im Verkehre von Promontor und Budafók auch nach Graz k.k.ö.Stb.
1362	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Oesterr. Nordwestbahn	Landwirthschaftliche Maschinen	Deutschland	Brody (Bhf.) trans. Podwołoczyska (Bhf.) trans. mit der Bestimmung nach über Fastow, Kiew, Schpola und Elisabethgrad gelegenen russischen Stationen	Die im Verordnungs-Blatte Nr. 57 vom 18. Mai 1893 unter fortlaufender Nummer 1115, bezw. Nr. 61 vom 30. Mai 1893 unter fortlaufender Nr. 1198 publicirte Frachtbegünstigung für landwirthschaftliche Maschinen von Deutschland nach Russland findet unter den gleichen Bedingungen auch auf Transporte nach den Stationen Kiew loco, Elisabethgrad loco und Odessa loco Anwendung								
1363	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Verwaltungen	Zündhölzchen	Troppau K.F.N.B. oder M.S.C.B. Krasna	Prag Oe.U.St.E.G. oder Oe.N.W.B.	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen durch Organe, bezw. auf Kosten der Parteien	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarife	Bestehen keine directen Frachtsätze	kr. 157·7 139·7		Im Kartirungswege		
1364	A.T.E.	St.E.G.	Braunkohle	In das im Verordnungs-Blatte Nr. 92 vom 13. August 1892 unter Post-Nr. 1348 verlautbarte Zugeständniss für Kohle von Aussig-Teplitzer Stationen nach Libšic wird die Station Schwaz-Kuttowitz mit dem Frachtsatze von 26·0 kr. für 100 kg einbezogen.										

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1365	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holzpapierstoff (Holzpapierzeug, Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff, Cellulose), auch in Form von Pappendeckel	Holonhkau	Wiesenbad oder vice versa	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juli 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1893	Ausnahmetarif 4 des Theiles II, Heft 3, des Tarifes für den Sächs.-Oesterr. Eisenbahnverband vom 1. Juni 1892	Besteht kein directer Satz	97 Markpfennige		Im Kartirungswege		
1366	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Roh-Petroleum (ungereinigtes, nicht raffinirtes), Blau-, Grün-, Berg-, Erd- und Steinöl, dann Mineraltheer in Fässern oder in Reservoirwagen	Doftana	Wien (St.E.G. oder K.F.N.B.), Stadlau, Floridsdorf-Donaufeld	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 1. Juli 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Oesterr.-Ungar.-Rumän. Eisenbahnverband, Theil II und III, vom 1. October 1885 (Ausnahmetarif Nr. 8)	Besteht kein directer Satz	301·1 Centimes		Im Kartirungswege		
1367	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Getreide aller Art	Bakov (B.N.B.)	Bubenč	Aufgabe in vollen Wagenladungen; Frachtzahlung mindestens für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Aufrechthaltung der allgemein giltigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Tarif, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1890	Bestehen keine directen Frachtsätze	41·3 kr.		Im Kartirungswege		
				Von den im Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1890, auf Seite 191 angeführten Stationen der Böhm. Commercialbahnen (excl. Bakov)						Die im Tarife, Theil II, Heft 1, des Oesterr. Eisenbahnverbandes, giltig vom 1. Jänner 1890, auf Seite 191 für den Verkehr der vorgenannten Stationen der Böhm. Commercialbahnen einerseits und Bubna (St.E.G.) andererseits enthaltenen officiellen Frachtsätze des Specialtarifes 1 erhöht um 1 kr. ö. W. pro 100 kg				
1368	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft		1. Frachtgüter der Classen B und C, sowie der Specialtarife 2 und 3	Bodenbach (St.E.G.) Aussig (St.E.G.) Lobosic	Schönpriesen	Aufrechthaltung der für die angeführten Güter bestehenden Tarifbestimmungen. Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Localtarif	Verschieden	5·5 2·1 6·5 Gulden ö. W. pro Wagen		Im Kartirungswege		Die Sendungen müssen zur Herstellung von Hochbauobjecten in der im Bau befindlichen Station „Nestomitz-Zuckerraffinerie“ bestimmt sein; die diesbezüglichen Frachtbriefe müssen von Organen der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft vidirt werden
			2. Frachtgüter aller Art (excl. der sub 1 genannten)	Bodenbach (St.E.G.) Aussig (St.E.G.) Lobosic						5·5 2·1 6·5 Kreuzer ö. W. pro 100 kg				

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1369	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Betheiligten Bahnen	Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau K.O.B. für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	München C.B.	Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches am Wagen nicht vorgeschrieben ist) für die Trogfähigkeit der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen	Vom 1. Juli 1893 bis 30. Juni 1894	Localtarife der betheiligten Bahnen	Bestehen keine directen Frachtsätze	Mark 1·48		Im Kartirungswege		
					München S.B.					1·47				
					München O.B.					1·46				
					Landshut					1·43				
					Regensburg					1·44				
				Karwin	München C.B.					1·524				
					München S.B.					1·514				
					München O.B.					1·504				
					Landshut					1·474				
					Regensburg					1·484				
1370			Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbhf. Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) geleg. Kohlengruben d. Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rücksichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	München C.B.	Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 20000 metrischen Tonnen (à 1000 kg).		Kartirungs-Frachtsätze laut unmittelbar vorhergehender Position	Mark 1·48	Mark 1·38	Mark 0·10	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabestation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
					München S.B.				1·47	1·37	0·10			
					München O.B.				1·46	1·36	0·10			
				Karwin	München C.B.				1·524	1·424	0·10			
					München S.B.				1·514	1·414	0·10			
					München O.B.				1·504	1·404	0·10			

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1371	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	—	Röhren aus Cement und Thon, dann ordinäre, braune Steinzeugwaaren zu technischen Zwecken, wie z. B. Röhren, Knie- und Kreuzstücke, Abortschläuche, Wasser- und Ausgussmuscheln, Schornsteinaufsätze, Deckplatten, Saum- und Randsteine, Rinnen und dergl.	Lundenburg	Wien Nordbahnhof	Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindest. 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen; Auf- und Abladen der Sendungen durch Parteiorgane	Bis auf Weiteres, längstens jedoch bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	Verschieden	18·0 kr.	Verschieden	Im Kartirungswege		

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.

VERORDNUNGS-BLATT

des

k. k. Handels-Ministeriums

für

Eisenbahnen und Schiffahrt.

Administration, Pränumeration und Inseraten-Annahme: Wien, I., Wallfischgasse 15. Inserate nach aufliegendem Tarif. K. k. Postsparcassen-Conto Nr. 814.676.

Pränumerationspreis pro Jahr: Für Oesterreich-Ungarn . . . 12 fl. „ das Deutsche Reich . . . 25 Mark „ das übrige Ausland . . . 33 Frcs. Für das Ausland auch bei allen k. k. Postämtern.

Erscheint jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag.

Nr. 74. Wien, 29. Juni 1893. VI. Jahrgang.

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen.

Verordnung des Ackerbauministeriums vom 6. Juni 1893*), betreffend die Bewilligung von Ausnahmen von den auf Grund des Gesetzes vom 3. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 61, für bestimmte Gemeinden erlassenen Ausfuhrverboten.

Auf Grund des Gesetzes vom 15. Juni 1890, R.-G.-Bl. Nr. 142, wird verordnet, wie folgt:

§ 1.

Die politischen Bezirksbehörden können von den in Gemässheit der §§ 1 und 4 des Gesetzes vom 3. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 61, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Reblaus (Philloxera vastatrix), erlassenen Verboten der Ausfuhr von Rebenpflanzen, Pflanzentheilen und anderen Gegenständen, die als Träger der Reblaus bekannt sind, Ausnahmen bewilligen, wenn die Ausfuhr nach einer Ortsgemeinde desselben politischen Bezirkes erfolgen soll.

Soll hingegen die Ausfuhr nach einer Ortsgemeinde eines anderen politischen Bezirkes des Landes erfolgen, so steht die Ertheilung der Ausfuhrsbewilligung der politischen Landesstelle zu.

In beiden Fällen darf jedoch die Ausfuhr von Wurzel- und von Schnittreben nur nach solchen Ortsgemeinden gestattet werden, rücksichtlich welcher ebenfalls ein Verbot auf Grund der §§ 1 und 4 des Gesetzes vom 3. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 61, ergangen ist.

§ 2.

Die Ausfuhrsbewilligungen sind in der Regel fallweise zu ertheilen unter genauer Bezeichnung Desjenigen, dem die Bewilligung ertheilt wird, der Ortsgemeinde, der Aus- und Einfuhr der Gattung und Menge der auszuführenden Gegenstände, sowie des Empfängers derselben.

Ausnahmsweise kann einzelnen Personen auch eine allgemeine Ausfuhrsbewilligung bis auf Widerruf im Falle eines Missbrauches ertheilt werden, und zwar auf bestimmte oder unbestimmte Zeit, für einzelne oder für alle in Betracht kommende Gegenstände, sowie zur Einfuhr nach einzelnen bestimmten oder nach allen Ortsgemeinden des politischen Bezirkes, bezw. des Landes.

§ 3.

Bei Ertheilung der Ausfuhrsbewilligung sind jene besonderen Vorsichten vorzuschreiben, deren Beobachtung bei der Ausfuhr, bezw. Versendung behufs Hintanhaltung der Weiterverbreitung der Reblaus geboten erscheint.

§ 4.

Von der ertheilten Ausfuhrsbewilligung und den etwa vorgeschriebenen besonderen Vorsichten ist die Gemeindevorvorstehung des Ausfuhrortes in Kenntniss zu setzen.

*) Enthalten in dem am 27. Juni 1893 ausgegebenen XXVII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 100.

§ 5.

Die politischen Bezirksbehörden, bezw. die politischen Landesstellen haben über die ertheilten Ausfuhrsbewilligungen ein Verzeichniss zu führen und in demselben die näheren Bedingungen derselben ersichtlich zu machen.

§ 6.

Wenn zwei oder mehrere Ortsgemeinden desselben Landes, rücksichtlich welcher ein Verbot auf Grund der §§ 1 und 4 des Gesetzes vom 3. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 61, erlassen wurde, unmittelbar aneinander grenzen oder zwischen diesen Gemeinden eine oder mehrere Ortsgemeinden liegen, in denen kein Weinbau betrieben wird, so kann die politische Landesstelle die Ausfuhr aller dem Verbote unterliegenden Gegenstände aus jeder der mit dem Verbote belegten Ortsgemeinden in eine andere derselben, bezw. in die bezeichneten dazwischen liegenden Ortsgemeinden ohne Beschränkung der Bewilligung auf bestimmte Personen gestatten.

Liegt ein solches Gebiet in zwei oder mehreren Ländern, so steht die Bewilligung den betreffenden Landesstellen einvernehmlich zu.

§ 7.

Die Ertheilung von Bewilligungen zur Ausfuhr von Wurzel- und Schnittreben nach Ortsgemeinden, rücksichtlich welcher ein Verbot auf Grund der §§ 1 und 4 des Gesetzes vom 3. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 61, nicht ergangen ist, sowie die Ertheilung von Bewilligungen zur Ausfuhr der in Betracht kommenden Gegenstände überhaupt aus einem der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder in ein anderes, bleibt, ausser dem im zweiten Absatze des § 6 bezeichneten Falle, dem k. k. Ackerbauministerium vorbehalten.

§ 8.

Jeder Missbrauch der ertheilten Ausfuhrsbewilligung, sowie die Nichtbefolgung der etwa vorgeschriebenen besonderen Vorsichten wird nach § 17 des Gesetzes vom 3. April 1875, R.-G.-Bl. Nr. 61, bestraft.

Falkenhayn m. p.

Erlass der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen vom 19. Juni 1893, Z. 7997/I, an die Verwaltungen der österreichischen Privateisenbahnen, betreffend die Unzulässigkeit der Verlegung der Glockenschlagwerke in die Küchen der Wächterhäuser.

Die Seitens einer Bahnverwaltung hieher gerichtete Anfrage, ob die in den Wächterhäusern bestehenden Küchen als geeignete Vor- oder Nebenräume im Sinne der Punkte 2 und 3 des Erlasses des hohen k. k. Handelsministeriums vom 27. Jänner l. J., Z. 14.657 ex 1892, betreffend die Verlegung der Glockenschlagwerke aus den Wohnräumen der Wächterhäuser, angesehen werden können, bietet der k. k. General-Inspection Veranlassung, der geehrten Verwaltung zu eröffnen, dass dies keineswegs zulässig wäre.

Wenn es auch in der That während des Winters nicht selten der Fall ist, dass die Wächterfrauen aus ökonomischen Gründen das Kochen in der Küche vermeiden und den in ihrem Wohnzimmer vorhandenen Kochofen hiezu benützen, sich daher nur ausnahmsweise längere Zeit hindurch in dem Küchenraume aufhalten, so greift ein gleicher Vorgang naturgemäss im Sommer, also gerade in jener Zeit, in welcher Gewitter zumeist zu gewärtigen sind, nicht Platz; es wird dann die Küche vielmehr — ihrer Bestimmung gemäss — ausschliesslich zum Kochen, Waschen u. dgl. verwendet und ist demnach den Wohnräumen gleichzustellen.

Die geehrte Verwaltung wird sohin eingeladen, bei Zusammenstellung des durch den citirten Erlass des hohen Handelsministeriums geforderten Verzeichnisses der vorstehend entwickelten Auffassung Rechnung zu tragen.

Unter Einem wird die geehrte Verwaltung aufgefordert, gleichzeitig mit dem oberwähnten Verzeichnisse auch das Verzeichniss jener Wächterhäuser hieher vorzulegen, bei welchen lediglich eine Verlegung der Glockenschlagwerke aus den Wohnräumen in etwa vorhandene Vor- und Nebenräume in Aussicht genommen wird.

Wien, am 19. Juni 1893. **Lilienau** m. p.

Agiozuschlag zu den Fahr- und Frachtgebühren auf den österreichischen Eisenbahnen.

Auch vom 1. Juli 1893 ab wird bis auf Weiteres ein Agiozuschlag für die in Silber ausgedrückten Gebühren von Seiten der Eisenbahnen nicht eingehoben.

Wien, am 24. Juni 1893.

Ueber Blitzschläge und Blitzableiter auf Schiffen.

Die bislang geführte Statistik der Blitzschläge, welche Schiffe trafen, zeigt, dass sich der Blitz selbst in den Tropen, wo die Gewitter so häufig sind, höchst selten eiserne Schiffe aussucht, hölzerne Fahrzeuge aber eine derartige Immunität nicht geniessen.

Nach den „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“ ist die Erklärung für diese auffallende Thatsache in dem Umstande zu suchen, dass auf eisernen Schiffen zumeist alle Theile, in welchen sich grössere Mengen von Elektricität anhäufen können, direct oder indirect mit den Blitzableitern verbunden sind, wodurch letztere besser als irgendwo in der Lage sind, als ausgiebige Schutzmittel zu fungiren, indem sie elektrische Spannungen beseitigen, die sonst dem Schiffe gefährlich werden könnten.

Bekanntlich ist bei manchen Gewitterwolken der untere Theil in kleine, mit der gleichen Elektricität wie die Hauptwolke geladene Wölkchen zerrissen, von welchen je eines unter dem anderen zu schweben und die unterste derselben fast die Erde, bezw. den Wasserspiegel zu berühren scheint; streicht nun der untere Theil dieses Wolkengebildes über den Blitzableiter eines Schiffes, so

kann hiedurch nach Umständen die elektrische Neutralisirung der Wolkensäule erfolgen. Das unterste Wölkchen steigt sodann zum nächsthöheren empor und dies geht so weiter, bis sich sämmtliche Wölkchen mit der Hauptwolke vereinigt haben und in Folge der grossen Entfernung der letzteren vom Schiffe und der Abschwächung ihrer Spannung die Gefahr einer Eruption beseitigt ist. Dies erfordert aber einen prompten Abfluss der im Schiffe und eventuell auch in dem dasselbe umgebenden Wasser angehäuften Elektricität, welcher Abfluss nur durch den Blitzableiter eines Eisenschiffes vermittelt werden kann.

Es ist indess erfahrungsgemäss nicht nothwendig, dass die Wetterwolken eine Form wie die obbeschriebene haben, damit die schützende Wirkung des Blitzableiters zur Geltung komme. Andererseits ist aber auch bekannt, dass diese schützende Wirkung verloren gehen kann, wenn sich im Bereiche des Blitzableiters grosse Massen befinden, welche mit ihm nicht verbunden sind. Eine solche Combination kann aber auf eisernen Schiffen nicht eintreten; derlei Fahrzeuge haben überdies noch den Vortheil, dass sich auf denselben der Blitz — wenn er überhaupt auf sie niederfährt — schnell vertheilt und zumeist keinen Schaden anrichtet.

Um ein Beispiel für die Verhältnisse zu geben, wie sie zwischen einer Gewitterwolke und einem Schiffe bestehen, kann man sich des geladenen Conductors einer Elektrisirmaschine bedienen. Nähert man demselben den Knöchel eines Fingers, so überspringt der Funken; bringt man hingegen die Spitze einer zwischen den Fingern gehaltenen Nadel in den Bereich des Conductors, so erfolgt eine allmälige Entladung ohne Erruptionserscheinung.

Viel schlechter als auf eisernen Schiffen steht es hinsichtlich der Sicherheit gegen den Blitzschlag bei den hölzernen, was den elektrischen Spannungen zuzuschreiben ist, die auf letzteren nicht nur entstehen, sondern sich dort unter dem Einflusse von Gewitterwolken auch erhalten können. Die von Installirung von Blitzableitern auf einem Gebäude giltige Regel, alle in demselben oder in dessen Nähe befindlichen Metallmassen, Gas- und Wasserleitungsröhren u. dgl., mit dem Ableiter in Verbindung zu bringen, sollte auch hinsichtlich der auf Holzschiffen angehäuften Metallmassen streng beobachtet werden, wozu schon beim Baue die nöthigen Vorkehrungen zu treffen wären. Dass hier einem thatsächlichen Bedürfnisse das Wort geredet wird, zeigen die vielen Fälle, wo der Blitz auf Segelschiffen in den Grossmast einschlug, von demselben in den Kettenkasten übersprang und, wenn das Schiff vor Anker lag, über die Kette in See ging.

Die neuen bandförmigen Blitzableiter, wie man sie auf den getakelten Schiffen führt, sind im Vergleiche zu den früher gebräuchlichen, aus Draht geflochtenen, immerhin als ein Fortschritt zu betrachten, da sie besser als letztere im Stande sind, Ströme von hoher Spannung, wie sie bei Blitzschlägen entstehen, in kürzester Zeit abzuleiten. Allein die bandförmigen Blitzableiter haben auch ihre Nachtheile. So muss z. B. der Blitz, wenn er von der Bramstange zur Marsstange übergeht, zweimal in einem rechten Winkel umbiegen; ferner führen diese Blitzableiter auf Schiffen mit Bramstangen auf- und zuklappbare Stege, durch welche die Verlässlichkeit der ganzen Einrichtung umso weniger gefördert wird, als die Bedienung dieser Stege minder intelligenten Leuten überlassen bleiben muss. Ein weiterer nicht zu unterschätzender Nachtheil solcher Blitzableiter ist, dass sich der auf den Bramstangen befestigte Theil, wenn letztere sich unter dem auf ihre Segel fallenden Winddrucke krümmen, ebenfalls in Mitleidenschaft gezogen wird und Beschädigungen erleiden kann.

Ebenso wie der directe Blitzschlag kann Holzschiffen auch der sogenannte Rückschlag gefährlich werden, umso mehr, als ihm keine besonderen Warnungszeichen vorangehen und derselbe zumeist an Orten erfolgt, die vom Platze des eigentlichen Gewitters meilenweit entfernt sind.

Schliesslich wäre noch eines Umstandes zu erwähnen, der bisher wenig beachtet wurde, wenngleich er den Abfluss der Elektricität aus Schiffskörpern mächtig beeinflusst.

Wie Riess nachgewiesen hat, besitzt die Flamme die Eigenschaft, dass sie von Körpern, mit welchen sie in Verbindung steht, selbst geringe Mengen von Elektricität besser ableitet und in die Atmosphäre entsendet, als dies mit den feinsten Spitzen zu erreichen ist. Diese Eigenschaft verdankt die Flamme den von ihr aufsteigenden elektrisch leitenden Dampfspitzen, welche an Feinheit alle metallenen Spitzen weit übertreffen. Schlagen daher auf einem Schiffe, das sich im Bereiche eines Gewitters oder einer influenzirten Wolke befindet, die Flammen aus dem Schlote, so wird es hiedurch — vorausgesetzt, dass seine Massen mit den Kesseln leitend verbunden sind — nicht nur nicht gefährdet, sondern vielmehr durch die Flamme vor dem Entstehen elektrischer Spannungen in seinem Körper bewahrt.

Inland.

Eisenbahn-Projecte und Bau.

Oesterr.-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. (Linie Wien—Bodenbach: Geleiseanlagen in Prag.) In der Station Prag werden behufs Verbindung zwischen dem Materialmagazin und den Werkstätten-Abtheilungen mehrere Transportgeleise hergestellt. [10. Juni, Z. 20.754.]

— (Wasserablass in Prag.) Das Project für den Abschluss der Wasserabführung auf der Petroleumrampe in der Station Prag wurde zur Ausführung bewilligt. [3. Juni, Z. 23.383.]

— (Brunnen beim Wächterhause Nr. 71/n zwischen Frischau und Mislitz.) Beim Wächterhause Nr. 71/n zwischen den Stationen Frischau und Mislitz wird ein Brunnen hergestellt. [10. Juni, Z. 27.005.]

— (Linie Brünn—Vlarapass: Geleisebrückenwaage in der Station Butschowitz.) In der Station Butschowitz wird mit Rücksicht auf den Massengüterverkehr eine Geleisebrückenwaage aufgestellt. [3. Juni, Z. 28.986.]

— (Restaurations-Pavillon in der Station Wessely a/M.) In der Station Wessely a/M. wird ein Restaurations-Pavillon errichtet. [3. Juni, Z. 24.863.]

— (Linie Segengottes—Okřisko: Erbreiterung einer Uebersetzung.) Die Feldweg-Uebersetzung in km 19·1/2 nächst der Station Rapotitz wird aus Anlass der Herstellung einer Bezirksstrasse erbreitert. [3. Juni, Z. 24.862.]

Südbahn-Gesellschaft. (Linie Marburg—Franzensfeste: Schleppbahn von der Station Feistritz zur dortigen Getreidemühle: Politische Begehung.) Die k. k. Statthalterei in Graz hat die politische Begehung in Betreff des Projectes für die Anlage einer normalspurigen Schleppbahn von der Station Feistritz zur dortigen Getreidemühle für den 30. Juni anberaumt. [G.-I.-Z. 12.610.]

Eisenbahn-Verwaltung und Betrieb.

Declaration des Interesses an der Lieferung. (Berechnung des Frachtzuschlages.) Es ist die Frage aufgeworfen worden, in welcher Weise der im § 84 des vom 1. Jänner d. J. giltigen Betriebsreglements für die Eisenbahnen Oesterreichs und Ungarns, bezw. im Artikel 38 des internationalen Uebereinkommens (§ 9, Punkt 2 und 3 der Ausführungsbestimmungen) vorgesehene Frachtzuschlag für die Declaration des

Interesses an der Lieferung am richtigsten berechnet werde. Es machten sich nämlich verschiedene Ansichten darüber geltend, ob der Frachtzuschlag in allen Fällen für die ganze Transportstrecke einheitlich und nur in der Weise erhoben werden solle, dass nur eine einmalige Aufrundung auf die Einheit von 200 km zulässig, oder ob diese Auslegung nur auf diejenigen Transporte anwendbar sei, welche von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation unter der Herrschaft eines und desselben Tarifes oder mit Anwendung eines einheitlichen Barêmes befördert werden, mit der Consequenz, dass, wo zwei oder mehrere Tarife auf den verschiedenen Strecken eines Transportes zur Berechnung gelangen, der Frachtzuschlag je auf die einzelnen den Tarifen entsprechenden Theilentfernungen berechnet, bezw. für jede dieser Strecken auf die Einheit der 200 km aufgerundet werden dürfe. Im Bereiche der österr.-ungar. Monarchie wurde eine Regelung dieses Gegenstandes im Sinne des § 84 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Oesterreichs und Ungarns vom 1. Jänner 1893 dadurch ermöglicht, dass ein officielles Hilfsbuch (Bechtels Kilometerzeiger), das seit Jahren allen Eisenbahnstationen zum Amtsgebrauche dient, diese in die Lage versetzt, die Gesammtentfernung nach jeder österreichischen, bezw. ungarischen Station auch im Falle des Nichtbestandes eines directen Tarifes zu ermitteln. Mit Rücksicht darauf wurde in einer am 10./11. März in Prag abgehaltenen Conferenz der österreichischen und ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen der Beschluss gefasst: „In allen Fällen, in welchen die directe Kartirung wegen Mangels directer Tarife nicht anwendbar ist, und ein Interesse an der Lieferung declarirt wird, den Frachtzuschlag für die ganze durch den Frachtbrief bezeichnete Strecke zu ermitteln und in jeder Kartirungsstrecke den pro rata der Kilometerzahl entfallenden aliquoten Theil des hinsichtlich der ganzen Transportstrecke durchgerechneten Zuschlages berechnen und verrechnen zu lassen, welcher sodann wieder unter die an zwei oder mehreren Kartirungsstrecken betheiligten Verwaltungen zur Vertheilung zu gelangen hat."

Im Geltungsbereiche sowohl der Reglements der einzelnen Eisenbahnverbände für den Verkehr mit dem Auslande als auch des Reglements des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen kann die Berechnung des Zuschlages nach der Gesammtentfernung dann stattfinden, wenn sowohl die Versandt- als auch die Empfangstationen in den bezüglichen Verbandtarifen als Verbandstationen aufgenommen erscheinen. Anders verhält es sich jedoch, wenn directe Tarife zwischen der Versandt- und Bestimmungsstation nicht bestehen, bezw. wenn Sendungen aus einem innerstaatlichen Verkehre in den internationalen Verkehr oder vice versa übergehen und innerhalb der Gesammt-Transportstrecke die gebrochene Abfertigung auf Grund der Tarife für zwei oder mehrere Theilstrecken platzgreifen muss.

In diesen Fällen kann nur, wie es bisher Praxis war, für jede einzelne Kartirungsstrecke jeweils die Berechnung des Zuschlages unter Aufrundung der Länge der betreffenden Kartirungsstrecke auf Einheiten von je 200 km erfolgen.

Mit Rücksicht hierauf wurde in der am 21./22. März zu Bern über den Deutsch-Italienischen und Deutsch-Französischen Verband, sowie in der am 11. April in München über den Oesterreichisch-Ungarisch-Deutsch-Belgischen und Niederländischen Verkehr und schliesslich in der am 6. April in Bern über den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen und Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Verkehr abgehaltenen Conferenz zu Art. 38 des internationalen Uebereinkommens (§ 9, P. 2 und 3, der Ausführungsbestimmungen) nachstehender Beschluss gefasst: „Der auf 5 Cts. aufzurundende Frachtzuschlag wird auf 5 pro mille der declarirten Summe für je 200 km festgesetzt. Derselbe wird auf Grund der wirklichen, der Frachtberechnung für die einzelnen Strecken zu Grunde liegenden, im Frachtbriefe ersichtlich zu machenden Entfernungen (Tarifkilometer) ohne Aufrundung auf volle 200 km und ohne Mindestgebühr für Theilstrecken berechnet und wie die anderen Gebühren behandelt, bei Francosendungen also vom Absender, bei unfrankirten Sendungen vom Empfänger behoben."

Die Aufnahme einer ähnlichen Fassung der bezüglichen Bestimmungen in die übrigen Tarif-Theile I für den Verkehr mit dem Auslande, sowie in den gemeinsamen Tarif-Theil I der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen ist Seitens der Bahnverwaltungen in Aussicht genommen. [H.-M.-Z. 10.633.]

Jahres-Kunstausstellung in München. (Gewährung von Frachtermässigungen für Ausstellungsgüter.) Die Verwaltungen der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen haben in einer gemeinsamen Eisenbahn-Directoren-Conferenz für Ausstellungsgegenstände der in der Zeit vom 1. Juli bis 30. October in München stattfindenden Jahres-Kunstausstellung die Anwendung des Ausstellungstarifes mit der Fristverlängerung für die Rücksendung der Ausstellungsobjecte auf $2^1/_2$ Monate nach Schluss der Ausstellung zugestanden. Nachdem jedoch nach den Ausführungsbestimmungen zum internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. October 1890 Kunstgegenstände von der Aufgabe mit directen internationalen Frachtbriefen ausgeschlossen sind, so dass durch die nothwendige Reexpedition für die betreffenden Sendungen höhere Bahngebühren erwachsen, Verzögerungen des Transportes entstehen und überhaupt dadurch die Veranstaltung solcher Ausstellungen erschwert werden würde, hat die gemeinschaftliche Eisenbahn-Directoren-Conferenz zugleich die Frage in Erwägung gezogen, welche Massnahmen in dieser Hinsicht bis zu einer eventuell durch die betheiligten Regierungen zu vereinbarenden Abänderung der bezüglichen Bestimmungen zu treffen wären und wurde zunächst namentlich im Interesse der im Jahre 1893 stattfindenden Münchener Kunstausstellung Folgendes beschlossen: Solange es nicht möglich ist, diese Kunstgegenstände mit internationalen Frachtbriefen zu befördern, sind 1. die in Folge der gebrochenen Abfertigung sich ergebenden Mehrgebühren im Rückvergütungswege auszugleichen, und 2. die Abfertigungsstellen in den Grenzübergangsstationen mit der kostenfreien Vermittlung der Weitersendung der von der ausländischen Anschlussbahn an ihre Adresse anlangenden Sendungen zu beauftragen. [17. Juni, Z. 29.346.]

Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Reparatur laufunfähiger Wagen in Unterwegsstationen an Sonn- und Feiertagen.) Die Verwaltung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat im Interesse einer thunlichsten Vermeidung von Sonn- und Feiertagsarbeiten folgende Anordnungen getroffen: Wird in einer Unterwegsstation ein beladener Wagen laufunfähig und reparatursbedürftig, so ist zunächst zu erwägen, ob der Wagen an Ort und Stelle durch Stationsorgane (Zugschlosser, Wagenuntersucher etc.) lauffähig gemacht werden kann. Ist dies nicht der Fall und kann das Eintreffen eines Werkstättenarbeiters frühestens für einen Sonn- oder Feiertag gewärtigt werden, so hat die Umladung der Sendung vorgenommen zu werden, wenn ein geeigneter Wagen vorhanden ist und die Umladung einerseits die Gefahr einer Beschädigung der Sendung nicht befürchten, anderseits die Weiterbeförderung der Sendung in einer kürzeren Frist, als eine solche ohne Umladung bis zur Beendigung der Reparatur des Wagens verstreichen würde, erwarten lässt. Ist eine Umladung nicht möglich, so wird die Reparatur des Wagens an einem Sonn- oder Feiertage nur dann vorzunehmen oder zu beginnen sein, wenn die Natur des in dem laufunfähig gewordenen Wagen verladenen Gutes dies dringend erheischt, demnach bei lebenden Thieren, Markt- oder Approvisionirungs-Gütern und Gütern mit declarirtem Interesse an der Lieferung, oder wenn eine Ueberschreitung der Lieferfrist zu besorgen wäre. Die Reparatur des Wagens ist in Stationen, in welchen Werkstätten oder Heizhausleitungen sich befinden, schriftlich mit Uebergabsschein, in den übrigen Stationen telegraphisch bei der zugehörigen Werkstätte oder Heizhausleitung zu verlangen. Die Nothwendigkeit der Reparatur an einem Sonn- oder Feiertage ist in dem betreffenden Uebergabsscheine oder Telegramme durch Beifügung des Wortes „dringlich" auszudrücken. Ist keine der Voraussetzungen vorhanden, welche die Vornahme der Reparatur an einem Sonn- oder Feiertage begründet, so ist die Reparatur an dem nächstfolgenden Werktage zu bewerkstelligen und dementsprechend die Absendung der Professionisten zu verlangen. Defecte, leere Wagen sind in der Regel an Sonn- oder Feiertagen nicht zu repariren, ausgenommen wenn die sofortige Herstellung derselben unabweislich ist, wie es z. B. bei in den Wagengarnituren befindlichen Personenwagen vorkommen kann. Laufunfähige fremde Wagen sind ebenso zu behandeln, wie eigene Wagen und nur dann an Sonn- oder Feiertagen zu repariren, wenn eine der vorangeführten Voraussetzungen zutrifft. [G.-I.-Z. 9365.]

Verkehrsstörung und Behebung derselben.

K. k. Oesterr. Staatsbahnen (Eisenbahn - Betriebs-Direction Lemberg):

23. Juni. In Folge Wolkenbruches wurde auf der Bukowinaer Localbahn Hliboka-Berhometh-Mezebrody bei km 21·45 zwischen Storozynetz und Panka die Brücke weggeschwemmt und daher Gesammtverkehr eingestellt.

26. Juni. In der Strecke Karapcziu—Berhometh der Localbahn Hliboka - Berhometh - Mezebrody Gesammtverkehr mit Zug 2651 wieder aufgenommen.

Nachrichten aus Ungarn.

Eisenbahnprojecte. (Ertheilung von Vorconcessionen.) Der kgl. ungar. Handelsminister hat den Nachbenannten im Sinne der bestehenden Normen die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für nachfolgend bezeichnete Eisenbahnlinien ertheilt, und zwar:

1. Mit Erlass vom 2. Juni 1893, Z. 33.498, dem Ingenieur Alexander Werner für folgendes im Bereiche der kgl. Freistadt Pozsony (Pressburg) zu erbauendes Strasseneisenbahnnetz, und zwar:
   a) für eine vom unteren Ende der Rittergasse (Vitéz-utcza) ausgehende, durch die Donauzeile (Dunasor) über den Fischplatz (Haltér), den Promenadeplatz (Sétatér), die Rosengasse, den Marktplatz (Vásórtér), den Nagy-Lajos-Platz, die Erzherzog Friedrich-Gasse, die Stefanie-Gasse und die Marczalgasse bis zum Hauptbahnhofe der Station Pozsony der Linien (Wien)—Marchegg—Budapest und Pozsony — Nagy - Szombat (Tyrnau) — Galgócz - Lipótvár (Freistadtl-Leopoldstadt) der kgl. Ungar. Staatsbahnen, sowie der im Betriebe der kgl. Ungar. Staatsbahnen stehenden Marchthalbahn, d. i. der Linie Pozsony—Dévény-Ujfalu (Theben - Neudorf) — Sakolcza (Skalitz) führende Linie,
   b) für eine von der Linie a) am Marktplatze (Vásártér) abzweigende, über die Spital- und Köröszt-Gasse bis zum jenseitigen Donau-Bahnhof der im Betriebe der kgl. Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linie Pozsony—Szombathely (Pressburg-Steinamanger) der Westungarischen Localbahnen führende Linie,
   c) für eine von der Linie a) am Vásártér abzweigende, über die Baross - Gasse bis zur Landungsstation der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft führende Linie,
   d) für eine in Fortsetzung der Linie a) von der Vitéz-utcza aus durch Malomvölgy (Mühlthal) bis Tölténytúr (Patronenfabrik) führende Linie,

   auf die Dauer eines Jahres.
2. Mit Erlass vom 6. Juni 1893, Z. 33.307/III, dem Reichstagsabgeordneten Carl Pogány, Einwohner von Poklisa, für eine von der Station Váralja-Hátszeg (zwischen Piski und Petrosény), eventuell von der Station Russ der Linie Piski—Petrosény-Lupény der kgl. Ungar. Staatsbahnen abzweigende und diese über Kö-Boldogfalva, Nalácz-Vaád, Rea, Poklisa, Kernyesd, Kis-Osztró, Nagy-Osztró, Pestyere, Brázova, Várhely, Zajkány, Bukova, Alsó-Banczár, Felsö-Banczár, Voiszlova, Valeamare, Szávoj, Csiresa, Nándorhegy, Ohába-Bisztra, Glimboka, Obrezsa und die Gemarkung der Gemeinde Jás in der Station Karansebes mit der Hauptlinie (Wien)—Marchegg—Budapest—Orsova—Verciorova der kgl. Ungar. Staatsbahnen verbindende, eventuell eine von dort bis Zuppa abzweigende normalspurige Localbahn, auf die Dauer eines Jahres.

Industriebahn in Budapest zur Bewältigung der Abfuhr von Fäcalstoffen, Haus- und Strassenkehricht. (Ablehnung der projectirten Einführung des Personen- und Frachtenverkehres.) Die Eigenthümer der vom IX. Bezirk Budapest aus bis zum Gubácser Hotter (Gemarkung der Gemeinde Gubács) führenden 4·6 km langen Industriebahn, welche ausschliesslich nur zum Behufe der Bewältigung der Abfuhr von Fäcalstoffen, Haus- und Strassenkehricht concessionirt wurde (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 60 ex 1892), beabsichtigten, dass auch die Genehmigung zur Einführung des Personen- und Frachtenverkehres nachträglich in den mit der hauptstädtischen Commune abzuschliessenden Vertrag aufgenommen werde, wogegen sich aber die Communalverwaltung aus sanitätspolizeilichen Rücksichten aussprach und die Bitte der Petenten abwies.

Kgl. Ungarische Staatsbahnen. (Verlegung der Betriebsleitung für das südliche Netz von Budapest nach Szabadka.) Die Direction der kgl. Ungarischen Staatsbahnen hat den Beschluss gefasst, zur Unterbringung der Bureaux der von Budapest nach Szabadka (Maria-Theresiopel) zu verlegenden Betriebsleitung für das südliche Betriebsnetz (vergl. Vrdgs.-Bl. Nr. 52) ein eigenes Gebäude zum Kostenpreise von circa 200.000 fl. erbauen zu lassen und die Herstellung der gesammten Arbeit im Wege der öffentlichen Submission zu vergeben.

Ausland.

Deutsches Reich. (Eröffnung von Stationen und Haltestellen im Monate Mai.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Mai folgende Stationen und Haltestellen eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Mai der Haltepunkt Uebigau zwischen den Stationen Falkenberg und Beutersitz im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personenverkehr; der Haltepunkt Toppeln zwischen den Stationen Havelberg und Nitzow im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr; der Personen-Haltepunkt Kochanowitz zwischen den Stationen Lublinitz und Lissau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau als Haltestelle für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Wagenladungsgütern; zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie zur Ver- und Entladung von Sprengstoffen ist diese Haltestelle nicht geeignet; der Haltepunkt Grosslehna zwischen den Stationen Kötschau und Markranstädt im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Erfurt für den Personen- und Gepäcksverkehr; die Haltestelle Taben zwischen den Stationen Saarhölzbach und Serrig im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (linksrheinischen) für den Personen-, Gepäcks- und unbeschränkten Güterverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; der Haltepunkt Polnisch-Kessel zwischen den Stationen Nittritz und Grünberg in Schl. im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck; die Station Leisewitz zwischen den Stationen Kattern und Ohlau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für die Abfertigung von Fahrzeugen aller Art; die Haltepunkte Bollwerk (zwischen den Stationen Oberbrügge und Vollme), Dalhausen a. d. Bever (zwischen den Stationen Borgholz und Beverungen) und Winterhagen (zwischen den Stationen Born und Hückeswagen) im Bezirke der königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld für den Personenverkehr; Reisegepäck wird auf diesen Haltepunkten nur zur Nachabfertigung angenommen; die Haltestelle Freienohl zwischen den Stationen Oeventrop und Wennemen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau für den Güterverkehr in Wagenladungen; die Haltestelle Cziasnau zwischen den Stationen Lublinitz und Schierokau im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Breslau, welche bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtet war, auch für den Eil- und Stückgutverkehr; die Haltestelle Barnten zwischen den Stationen Sarstedt und Nordstemmen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr war, für den unbeschränkten Eilgut- und Frachtgutverkehr, sowie für Fahrzeuge und lebende Thiere; die Haltestelle Falkenhagen (Prignitz) zwischen den Stationen Pritzwalk und Brügge im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Verkehr von Eil- und Frachtstückgut; der Bahnhof Holstenstrasse an der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona unter gleichzeitiger Schliessung des Bahnhofes Schulterblatt für den Gesammtverkehr; der Haltepunkt Hildesheim-Ostbahnhof an der Strecke Hildesheim-Ringelheim im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den Personenverkehr; der Haltepunkt Katzenfurt zwischen den Stationen Sinn und Ehringhausen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Cöln (rechtsrheinische) für den Personenverkehr; der Haltepunkt Aspe zwischen den Stationen Neumünster und Nortorf im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den Personenverkehr; die Haltestelle Vinnhorst zwischen den Stationen Herrenhausen und Langenhagen im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eil- und Frachtgutverkehr eingerichtet war, auch für die Annahme und Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; ferner der Haltepunkt Grossenbusch an der Strecke Henuef (Sieg)—Beuel (Rheinufer) der Bröl-thaler Eisenbahn für den Personenverkehr; am 15. Mai die Haltestelle Cordingen zwischen den Stationen Jarlingen und Walsrode im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover, welche bisher dem Personen- und Gepäcksverkehre diente, auch für den unbeschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere; ferner die Haltestelle Biskupitz zwischen den

Stationen Kobelnitz und Pudewitz im Bezirke der königl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg, welche bisher nur zur Abfertigung von Wagenladungsgütern befugt war, auch für den Eilstückgut- und Frachtstückgutverkehr.

b) In Bayern: Am 1. Mai die Haltestelle Prinz Ludwigshöhe an der Isarthalbahn (München-Wofratshausen) der Localbahn-Actiengesellschaft in München für den Personen-, Gepäcks- und Güterverkehr; ferner am 15. Mai die Haltestelle Kläham zwischen den Stationen Mirskofen und Ergoldsbach der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden.

c) In Sachsen: Am 1. Mai die Station Gera-Pforten (zwischen den Stationen Gera und Zwötzen), die Haltestelle Stötteritz und der Haltepunkt Schönefeld an der Verbindungsbahn zu Leipzig, sowie die Haltestelle Dölau (zwischen den Stationen Greiz und Elsterberg) der königl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Personen- und Gepäcksverkehr; ferner am 5. Mai die Station Jöhstadt-Ladestelle an der Pressnitzthalbahn (Wolkenstein-Jöhstadt) der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den allgemeinen Güterverkehr.

d) In Oldenburg: Am 1. Mai der Haltepunkt Achmer an der Strecke Quakenbrück—Osnabrück für den Personenverkehr; die Station Borgstede an der Vareler Ringbahn für den unbeschränkten Personen-, Gepäck- und Güterverkehr; die Station Bramloge für den beschränkten Personen- und Gepäcksverkehr, sowie für den unbeschränkten Güterverkehr; ferner die Station Langendamm für den beschränkten Personenverkehr; am 15. Mai die Station Varelerhafen für den Güterverkehr in Wagenladungen.

e) In Elsass-Lothringen: Am 1. Mai die Haltestelle Münsbach zwischen den Stationen Oetringen und Roodt für den Personen- und Gepäcksverkehr; am 21. Mai der Haltepunkt Ballersdorf zwischen den Stationen Altkirch und Dammerkirch für den Personen-, Gepäcks- und Expressgutverkehr.

— (Eröffnung von Bahnstrecken im Monate Mai.) Im Deutschen Reiche wurden im Laufe des Monates Mai nachstehende Bahnlinien eröffnet:

a) In Preussen: Am 1. Mai die 3·8 km lange Verbindungsbahn Barnten-Kl.-Eschede zwischen den Bahnlinien Hannover—Nordstemmen und Nordstemmen—Hildesheim im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Hannover für den öffentlichen Verkehr; diese Verbindungsbahn ist dem kgl. Eisenbahnbetriebsamte (Hannover - Cassel) in Cassel unterstellt; die 5·74 km lange Theilstrecke Glambach-Wansen der Nebenbahn Strehlen-Grottkau im Bezirke der kgl. Eisenbahn - Direction zu Breslau mit der Haltestelle Wansen für den Personen- und Güterverkehr; die Haltestelle Wansen besitzt volle Befugnisse für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Stück- und Wagenladungsgütern; nur zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist diese Verkehrsstelle nicht geeignet; die Strecke Glambach—Wansen ist dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte Neisse unterstellt; ferner die 6·83 km lange Strecke St. Margarethen—Brunsbüttel im Bezirke der kgl. Eisenbahn-Direction zu Altona für den öffentlichen Verkehr; die an dieser Strecke gelegene Station Brunsbüttel ist für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Gütern, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet; zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist dieselbe jedoch nicht geeignet; die Strecke St. Margarethen — Brunsbüttel ist dem kgl. Eisenbahn-Betriebsamte Glückstadt unterstellt; am 7. Mai die 8·7 km lange Strecke Niederpleis—Oberpleis der Brölthalbahn mit den Stationen Niederpleis, Birlinghoven (2·3 km), Dambroich (3·7 km), Scheurenmühle (4·9 km), Uthweiler-Jüngsfeld (6·5 km) und Oberpleis (8·7 km) für den öffentlichen Verkehr.

b) In Mecklenburg: Am 27. Mai die Theilstrecke Woldegk—Strasburg der Blankensee - Woldegk - Strasburger Eisenbahn mit den Zwischenstationen Mildenitz und Gross-Daberkow für den Wagenladungsverkehr.

c) In Oldenburg: Am 1. Mai die 7·63 km lange Theilstrecke Varel-Bramloge der Vareler Ringbahn der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahn für den Gesammtverkehr, mit Ausnahme von Fahrzeugen und Vieh in Wagenladungen; die einzelnen Verkehrsstellen und deren Entfernungen ab Varel sind folgende: Bahnhof Varel (bestehende Station), Haltepunkt Langendamm (2·05 km), Haltestelle Borgstede (4 km), Haltepunkt Mühlenteich (5·55 km, vorläufig noch nicht eröffnet) und Haltestelle Bramloge (7·63 km); die Haltestellen sind für den Gesammtverkehr mit der erwähnten Beschränkung, die Haltepunkte dagegen nur für den Personenverkehr eingerichtet; ferner am 15. Mai die 1·60 km lange Theilstrecke Varel—Varelerhafen der Vareler Ringbahn der grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahn ohne Zwischenstation zunächst nur für den Güterverkehr in Wagenladungen.

Schiffahrt.

Oesterreichischer Lloyd. (Ankunft des Dampfers „Melpomene" von Santos.) Dieser Dampfer von 1848 Tonnen Gehalt ist am 11. Mai nach 44tägiger Fahrt mit 4 Passagieren und 1618 Gewichtstonnen factischer Ladung von Santos in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Bahia 10.744 kg Häute für Venedig, 39.840 kg Kaffee (hievon 34.500 kg für Venedig; aus Santos 712.260 kg Kaffee (hievon 69.000 kg für Venedig); aus Rio de Janeiro 674.940 kg Kaffee; aus Victoria 180.000 kg Kaffee. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,615.065 fl. österr. Währung.

— (Ankunft des Dampfers „Imperatrix" von Bombay.) Dieser Dampfer von 2334 Tonnen Gehalt ist am 17. Mai nach 17tägiger Fahrt mit 104 Passagieren und 2568 Gewichtstonnen factischer Ladung von Bombay in Triest angelangt. Derselbe brachte aus Bombay 250 kg Därme, 2,338.030 kg Baumwolle (hievon 556.850 kg für Venedig), 10.150 kg Ingwer, 35.271 kg Kaffee, 50.750 kg Mirabellen, 20.097 kg Häute, 62.930 kg Leinsamen, 270 kg Granatäpfel, 600 kg Möbel, 60 kg Thonwaaren, 250 kg Curiositäten; aus Aden 12.789 kg Kaffee, 9288 kg Perlmutter; aus Suez 353 kg Schwämme; aus Port-Said 10.731 kg Kaffee, 3899 kg Perlmutter, 1116 kg Copra, 10.875 kg Häute. Der Werth der eingeführten Waaren betrug 1,547.047 fl. ö. W.

Regulirung des Eisernen Thores. (Arbeitsfortschritte.) Die Arbeiten am „Eisernen Thore" (vergl. Vrdgs-Bl. Nr. 61) schreiten, den jüngsten Berichten zufolge, programmmässig vorwärts, so dass, bei Andauer der günstigen Wasserstandverhältnisse, die Vollendung des grossen Werkes bis zum vertragsmässigen Zeitpunkte, d. i. 1896 zu gewärtigen ist. Die derzeit mit Aufwand besonders starker Arbeitskräfte im Dioritgesteine in Ausführung begriffenen zwei wichtigsten Partien derselben bilden die Herstellung des grossen Canals am Eisernen Thore und die Errichtung des über sechs Kilometer langen Abschlussdammes bei Greben. Der Canal am Eisernen Thore ist über 2 Kilometer lang, 80 Meter breit und besitzt eine Tiefe von 3 Meter unter Null. Um denselben herstellen zu können, musste vorerst vom serbischen Ufer aus der äussere Damm gebaut werden, derselbe reicht bis nahe in die Mitte des alten Donaubettes und hat eine Höhe von 60 Centimeter über dem höchsten bisher beobachteten Wasserstand des Stromes. Als dieser Damm und der entsprechende innere Damm fertig waren, wurde das Wasser innerhalb des abgeschlossenen Gebietes ausgepumpt, um den Bau des Bettes im Trockenen vornehmen zu können. Gegenwärtig sind drei Viertel der Vertiefungsarbeiten fertig, d. h. es sind ungefähr noch 500 Meter Canalsohle auszusprengen.

An dieser Stelle wurden bisher über 200.000 Cubikmeter Felsgestein entfernt. Dieses colossale Material wurde am serbischen Ufer angeschüttet, resp. es wurde das alte Donaubett bis zur inneren Canalwand vollkommen ausgefüllt, so zwar, dass zwei Inseln, die früher vom Wasser des Stromes umflossen waren, jetzt vollkommen verschwunden sind und mit dem früheren Ufer ein einziges Stück Land bilden. Am Canal ist also noch das letzte, obenerwähnte Stück auszusprengen, ferner ist noch der provisorische innere Damm, welcher zur Ableitung der Sickerwasser belassen wurde, zu beseitigen und die grosse Passage, durch welche künftighin Seeschiffe mittlerer Grösse bis nach Orsova werden vordringen können, wird fertig sein. Gegenwärtig sind die Sondirungsarbeiten oberhalb des Eisernen Thores im Zuge, nach deren Beendigung die Vertiefung des Donaubettes zwischen dem Eisernen Thore und Orsova beginnen wird. Diese Arbeiten, namentlich die Entfernung der im Strome befindlichen Felsen, sind nothwendig, um Orsova zu einem Umschlagplatz ersten Ranges geeignet zu machen, um da einen grossartigen Flusshafen anlegen zu können, für den sonst alle Bedingungen gegeben erscheinen. Im Canale wird Tag und Nacht ununterbrochen gearbeitet, am unteren Ende vollziehen sich die Sprengungen mit Dynamit, im mittleren Theile verkehren ständig die kleinen Eisenbahnzüge, welche das Steinmaterial ans Ufer ziehen. Nach dem bisherigen Verlaufe der Arbeiten, wie nach den An-

strengungen, die von Seite der Bauleitung gemacht werden, besteht kein Zweifel, dass die Wasser der Donau schon im Jahre 1895 durch den Canal fliessen werden.

An dem einst sehr gefährlichen Juczfelsen oberhalb Greben ist die der Regulirung gestellte Aufgabe nahezu vollständig gelöst und daher auch das sich darbietende Bild ein viel ruhigeres. Eines der grossen Lobnitz'schen Meisselschiffe hat nur noch einige Zeit seinen Meissel ins Wasser fallen zu lassen, sonst haben hier nur die Bagger zu schaffen. Hier steht auch der Riesenbagger und holt die Steine aus der Tiefe, daneben wirkt der grosse amerikanische Löffel, ohne jedoch etwas Tüchtiges auszurichten. Der „Riese" bringt täglich 250 bis 300 Cubikmeter Steine herauf, der Löffel schafft den vierten oder gar nur den fünften Theil dieser Menge in das zu füllende Steinschiff. Allerdings besitzt der Riese 250 Pferdekraft und jede Butte in seiner Paternoster-Anlage wiegt 20 Metercentner. Die ursprünglich angeschafften Maschinen, welche sich in Deutschland, in Frankreich und Amerika bewährt, haben sich für die Arbeit im härtesten Gestein und für die Bewältigung der Massen zu schwach erwiesen; sie mussten im Laufe der bisherigen Arbeitsperiode durch Riesenwerkzeuge ersetzt werden. Die französischen Diamantbohrer mit ihrer sinnreichen Construction sind den grossen, in England erbauten Meisselschiffen gewichen, von welchen aus ein hundert Metercentner schwerer Stahlmeissel auf eine Höhe von etwa sechs Meter gehoben und dann in die Tiefe fallen gelassen wird, wo derselbe den Felsenboden des Flussbettes zertrümmert und dabei in täglicher Arbeit 60 bis 80 Cubikmeter Felsen lockert. Der Riesen-Felsbagger ist der grossartigste, welcher bekanntermassen bisher existirt. Jede einzelne Butte desselben, mit drei mächtigen Stahlzähnen bewaffnet, bringt aus der Tiefe die schwersten Felsstücke, welche nicht selten ein Gewicht bis zu zehn Metercentnern besitzen. Die amerikanischen Löffelbagger verschwinden gegenüber dem Riesen in Nichts und spielen eine secundäre Rolle. Dank der Anwendung dieser eine so ausgiebige Arbeit leistenden Maschinen, werden die Arbeiten bei Jucz noch im Laufe dieses Jahres beendet sein. Beim benachbarten Greben, dem breitesten, gefährlichsten und schwierigsten Abschnitte des zu regulirenden Stromes, berühmt durch die Felsenriffe und furchtbaren Wirbel und Untiefen, sind die verschiedensten und wichtigsten Arbeiten auszuführen, und die Unternehmung hat auch hier ihre grösste Arbeitssection mit zahlreichen Beamtenhäusern und eine ausgedehnte Arbeitercolonie, nachdem hier stets Tausende von Menschen beschäftigt sind. Von hier aus wurde auch die Regulirung feierlich eingeleitet durch die in Gegenwart der Vertreter der Regierungen Ungarns, Oesterreichs und Serbiens vorgenommene erste Sprengung der Grebener Bergspitze. Heute ist die alte Nase des Berges, welche 100 Meter weit ins Strombett vorsprang, verschwunden und sind nur noch die Reste des abgesprengten Gesteines aus dem Flussbette zu entfernen. Viel wichtiger war der Abschluss der Donau durch den mehr als 6 Kilometer langen Damm; der Zweck der Einengung war, eine Stauung zu erzielen und den Mangel an Fahrwasser zu beseitigen. Von dem grossen Abschluss sind über 70 Percent fertig und hat überdies die Pflasterung desselben ausgeführt zu werden, ausserdem sind zwei Dammeinbauten vollendet, die sogenannte obere und untere Traverse, welche den grossen Damm gleichsam unterstützen. Für diese Dammabschlüsse sind bisher über 300.000 Cubikmeter eingebaut worden, die zum Theile aus den Felsensprengungen bei der Grebener Spitze, theils aber aus dem neuerschlossenen Steinbruche bei Ribnitza gewonnen wurden. An einzelnen Stellen des Dammes mussten Tiefen von 30 bis 35 Meter angeschüttet werden. Es besteht schon jetzt kein Zweifel darüber, dass das Resultat der Arbeiten ein günstiges ist, der angestrebte Zweck erscheint erreicht.

Auch in Kozla-Dojka wird bereits tüchtig gearbeitet, hier ist bis Ende des nächsten Jahres zu schaffen. Im Laufe des nächsten Jahres kommt dann an Izlás-Tachtalia, sowie an Sztenka die Reihe und werden die Kräfte vollkommen ausreichen, um diese Summe von Leistungen zu vollbringen. Der Unternehmung stehen nämlich zur Verfügung 3 Meisselschiffe, 5 amerikanische Ingerson'sche Percussions-Bohrschiffe, zu denen sich noch ein sechstes gesellen soll, 3 Löffelbagger, ein Prismann'scher Bagger und sind ausserdem noch 5 Kraniche im Bau.

Preussen. (Oderstrompolizei.) Der Oberpräsident der Provinz Schlesien hat als Chef der Oderstrombauverwaltung unterm 17. Mai nachstehende Strompolizei-Verordnung erlassen: Während der Ausführung des Durchstiches des Saathener Hakens wird der Schiffs- und Flossverkehr auf der Oder zwischen Niedersaathen und Schmedt gesperrt und der Meglitze, bezw. dem Dammgraben zugewiesen. Zur Vermeidung von Unglücksfällen auf diesen Gewässern verordne ich gemäss §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 in Ergänzung der Strompolizei-Verordnung vom 7. September 1892 auf Grund der §§ 138 und 140 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 bis auf Weiteres:

1. In dem etwa 600 m langen Dammgraben dürfen sich Fahrzeuge nicht begegnen, vielmehr müssen die auf der Bergfahrt begriffenen so lange warten, bis das zu Thal fahrende Fahrzeug diese Strecke passirt hat.

2. Die zu Berg fahrenden Dampfer dürfen den Dammgraben nur mit einem Fahrzeuge im Anhange befahren und wird ausnahmsweise gestattet, dass letzteres breitseits geschleppt werden darf.

3. Flösse dürfen den Dammgraben nicht passiren. Dieselben müssen von Niedersaathen abwärts bis Niederkränig und Nipperwiese ihren Weg durch die Meglitze nehmen.

4. Den Anordnungen der Stromaufsichtsbeamten ist bei Vermeidung der gesetzlichen Strafen unbedingt Folge zu leisten.

„Adria", kgl. ungar. Seeschiffahrts-Actiengesellschaft. (Dampferverkehr im Monate Juli 1893.) Im Monate Juli werden die nachstehend benannten erstclassigen Dampfer (oder Ersatzschiffe) in den unten angeführten Relationen verkehren, wenn nicht durch Witterungsverhältnisse oder andere unvorhergesehene Ereignisse Störungen eintreten sollten.

Von:	Nach:	Dampfer:	Juli
Fiume, Triest	Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos	„Deák"	1
Fiume	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Arpád"	6
„	Bari, (Brindisi), Palermo, Messina, Catania, Syrakus, Malta, Tunis (Tripolis*)	„Carola"	10
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Szápáry"	13
„	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Buda"	20
Fiume, Triest	Barcelona **)	„Zrinyi"	25
Fiume	Triest, Bari, Catania, Messina, Neapel, Genua, Nizza, Marseille	„Adria"	27
Fiume	Antwerpen	„Báthori"	1—10
„	London	„William Bailey"	1—10
„	Liverpool	„Andalusian"	1—10
„	(Malta *, Gibraltar *), London	„Rákóczy"	5—15
„	Liverpool	„Aleppo" (Cunard Line)	5—15
„	Amsterdam, Hamburg	„Venezia"	10—20
„	Hull, Newcastle o/T	„Bassano"	15—25
„	Liverpool	„Algerian"	15—25
„	(Malta*, Algier*) Glasgow	„Zichy"	21—31
„	Leith		21—31
„	Rouen	„Matlekovits"	21—31
„	Liverpool	„Saragossa" (Cunard Line)	21—31
„	London	„Durham"	21—31
„	New-York	„California (Anchor L.)	21—31
„	Tanger*), Bordeaux	„Andrássy"	25/VII—5 VIII
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	Fiume, Triest	„Szápáry"	1
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Buda"	8
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Adria"	15
Tunis, Malta, Syrakus, Catania, Messina, Bari	Triest, Fiume	„Carola"	21
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	Fiume, Triest	„Arpád"	22
Marseille, Genua, Neapel, Messina, Bari	„ „	„Szápáry"	29
Liverpool	Triest, Fiume	„Algerian"	1—10
Hull, Newcastle o/T	„ „	„Moorino"	1—10
London	„ „	„Baross"	1—10
Hamburg	„ „	„Sparta"	5—15
Liverpool	Fiume, Triest	„Saragossa" (Cunard Line)	5—15
Bordeaux	Triest, Fiume	„Jókai"	10—20
Glasgow	„ „	„Tibor"	15—25
Liverpool	Fiume, Triest	„Tarifa" (Cunard Line)	21—31
Rouen	Triest, Fiume	„B. Kemény"	21—31
Glasgow	„ „	„Széchényi"	21—31
Antwerpen	„ „	„Báthori"	21—31
London	„ „	„Rákoczy"	21—31
Rouen	„ „	„Mátyás király"	21—31

*) Falls acht Tage vor Abfahrt des Dampfers keine Ladungen nach Algier, Malta, Tanger, Tripolis oder Gibraltar angemeldet wurden, behält die Direction sich das Recht vor, die Berührung dieser Häfen zu unterlassen.

**) Der Dampfer wird ausser Barcelona noch einen zweiten spanischen Mittelmeer-Hafen, eventuell Cadix, anlaufen.

Für das Unterbleiben einer Fahrt oder für den verspäteten Abgang eines obbezeichneten Dampfers in Folge der bereits bestehenden oder noch einzuführenden Quarantainemassregeln übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortung.

Auskünfte ertheilen: S. & W. Hoffmann, Wien, I., Zelinkagasse 2 — Budapest, Franz Josef-Platz 6.

Verschiedene Mittheilungen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr. (Internationale Conferenz in Bern, betreffend eine zeitgemässe Revision der Anlage 1 des Uebereinkommens.) Die Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport bringt über die jüngst abgehaltene internationale Conferenz in Bern in Angelegenheit einer zeitgemässen Revision der Anlage 1 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnverkehr die nachstehende Mittheilung:

Diese Conferenz ist programmmässig am 5. Juni in Bern zusammengetreten.

Als Delegirte waren bezeichnet:

von Belgien: Herr Dubois, Administrator der Belgischen Staatseisenbahnen;

„ Deutschland: Herr Geheime Ober-Regierungsrath Dr. Gerstner, vortragender Rath im Reichs-Eisenbahn-Amt; Herr Geheime Ober-Regierungsrath Dr. von der Leyen, vortragender Rath im kgl. Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten; Herr Ober-Regierungsrath Hauck, Vorstand der Verkehrs-Abtheilung der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen; Herr Regierungsrath Dr. Rösing, Mitglied des Patent-Amtes und der kgl. Preussischen technischen Deputation für Gewerbe;

„ Frankreich: Herr George, Präsident am Rechnungshof, Mitglied des vorberathenden Eisenbahn-Comités; Herr Baume, Ober-Ingenieur des Brücken- und Strassenbaues; Herr Picard, Betriebschef der Ostbahn; Herr Vieille, Ober-Ingenieur der Abtheilung für Pulver und Salpeter;

„ Luxenburg: Herr Dr. Franck, Eisenbahncommissär für die Eisenbahnen;

„ den Niederlanden: Herr Ryperman, Mitglied des Aufsichtsrathes der Niederländischen Eisenbahnen; Herr Dr. Bake, Abtheilungschef der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen; Herr Froger, Chef des Dienstes der Tarife und der Handelsangelegenheiten der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft;

„ Oesterreich: Herr Dr. Max Freiherr von Buschman, Regierungsrath im k. k. Handelsministerium; Herr Dr. Victor Röll, General-Directionsrath der k. k. General-Direction der Oesterreichischen Staatsbahnen; Herr Dr. Carl Ritter von Rumler, Ministerial-Vice-Secretär im k. k. Handelsministerium;

„ Ungarn: Herr Anton Köri, kgl. Rath und Ober-Inspector; Herr Gewerbe-Inspector Dr. Alexander Békéssy;

„ der Schweiz: Herr Ingenieur Girtanner, Adjunct des administrativen Inspectors der Schweizerischen Eisenbahnen; Herr E. Russenberger, Vice-Präsident der Direction der Schweizerischen Nordostbahn;

Italien und Russland, welche aus verschiedenen Gründen an der Theilnahme verhindert waren, hatten sich die Mittheilung des Conferenz-Protokolles erbeten. Für das Centralamt nahmen die Herren Director Droz und Vice-Director Farner an den Verhandlungen Theil; die Protokollführung wurde den Secretären des Centralamtes, den Herren von Toussaint und Roussin übertragen. Herr Bundesrath Zemp, welcher vom Schweizerischen Bundesrath mit der Eröffnung der Conferenz beauftragt war, wurde von dieser mit dem Präsidium betraut. Als Vice-Präsidenten sind die Herren Dr. Gerstner und George gewählt worden. Ueber die Verhandlung, welche am Abend des 12. Juni geschlossen wurde, und deren Ergebnisse behalten wir uns einlässliche Mittheilung vor. Für heute beschränken wir uns auf die Meldung, dass Dank dem entgegenkommenden Verhalten der Delegirten der betheiligten Länder die Verhandlungen überall zu einmüthigen Beschlüssen geführt haben, worüber ein Schlussprotokoll unterzeichnet worden ist. An den schweizerischen Bundesrath wurde das Ersuchen gestellt, die Regierungen der dem internationalen Uebereinkommen angehörenden Staaten einzuladen, Bevollmächtigte zu ernenuen, welche, wenn thunlich, binnen 3 Monaten in Bern zusammen zu treten hätten, um die von der Conferenz festgestellten Entwürfe in eine definitive Vereinbarung umzuwandeln. Ein Ausflug, zu welchem der schweizerische Bundesrath die Mitglieder der Conferenz eingeladen hat, und welcher diese in das Berner Oberland, über den Bünig nach Luzern und auf den Rigi führte, unterbrach am 10. und 11. Juni die arbeitsreichen Verhandlungen. Die günstige Witterung, welche über die beiden Tage andauerte, die von der Natur so bevorzugten Gegenden, durch welche die Reise sich bewegte, und nicht weniger die besondere Rücksichtnahme, mit welcher der hohe Bundesrath die Excursion umgab, trugen gleichmässig dazu bei, dieser einen ganz besonderen Werth zu verleihen.

Einlösung der nicht convertirten Obligationen. (Durchführung derselben.) Das kgl. ungar. Finanzministerium hat folgende Kundmachungen erlassen:

In Gemässheit des Gesetzartikels XXI vom Jahre 1892 hat das kgl. ungarische Finanzministerium mit der Kundmachung vom 23. Februar 1893 sämmtliche noch ausstehende bisher nicht verloste Obligationen der auf Grund des Gesetzartikels XLI vom Jahre 1875 und XI vom Jahre 1876 emittirten, 5perc. vereinigten Prioritäts-Goldanleihe ungarischer Eisenbahnen (Investitions-Anleihe) zur Rückzahlung per 1. Juli gekündigt.

Die Verzinsung der gekündigten Obligationen hört mit dem 1. Juli d. J. auf.

Der Besitzer von gekündigten, noch nicht verlosten Obligationen kann gegen Einlieferung der fälligen Obligationen und der dazu gehörigen vom 1. Jänner 1894 und später fälligen Zinscoupons den Capitalsbetrag erheben: in Budapest: bei der kgl. ungarischen Staats-Centralcasse in österr. Währung Gulden Gold; oder:

in Budapest: bei der ungarischen allgemeinen Creditbank in Wien: bei der k. k. priv. österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe, bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodencreditanstalt, bei dem Bankhause S. M. von Rothschild; in Berlin: bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, bei dem Bankhause S. Bleichröder, bei der Bank für Handel und Industrie; in Frankfurt a. M.: bei dem Bankhause M. A. v. Rothschild & Söhne, bei der Filiale der Bank für Handel u. Industrie	in Mark (100 Gulden Gold = 202·50 Mark gerechnet).

Mit der Vermittlung der Einlösung der Obligationen sind sämmtliche königl. Staatscassen und Steuerämter betraut.

Vom 1. Mai 1894 ab werden die gekündigten Obligationen ausschliesslich von der kgl. ungar. Staats-Centralcasse in Budapest zurückgezahlt.

In Gemässheit des Gesetzartikels XXI vom Jahre 1892 hat das kgl. ungar. Finanzministerium mit der Kundmachung vom 23. Februar 1893 von der 5perc. Goldanleihe im Betrage von 26,000.000 Mark d. R.-W. vom Jahre 1875 der verstaatlichten Ungarischen Nordostbahn sämmtliche noch ausstehende — nicht verloste — Obligationen

zur Rückzahlung am 1. Juli 1893

gekündigt.

Die Verzinsung der gekündigten Obligationen hört mit dem 1. Juli 1893 auf.

Gegen Einlieferung der fälligen Obligationen und der dazu gehörigen, am 1. Jänner 1894 und später fälligen Zinsencoupons kann der Inhaber von gekündigten, noch nicht verlosten Obligationen den Capitalsbetrag erheben

in Budapest: bei der kgl. ungarischen Staats-Centralcasse, bei der ung. allgem. Creditbank; in Wien: bei der k. k. priv. österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe, bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodencreditanstalt, bei dem Bankhause S. M. von Rothschild, bei der Unionbank	in Gulden Gold nach dem Verhältnisse der Francs, 100 Francs = 40 fl. Gold gerechnet
Ferner in Berlin: bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, bei dem Bankhause S. Bleichröder, bei der Bank für Handel und Industrie; in Frankfurt a. M.: bei dem Bankhause M. A. v. Rothschild & Söhne, bei der Filiale der Bank für Handel u. Industrie	in Mark nach dem Werthverhältnisse der Francs, 100 Francs = 81 Mark gerechnet.

Mit der Vermittlung der Einlösung der fraglichen Obligationen sind die sämmtlichen königl. Staatscassen und Steuerämter betraut.

Vom 1. Mai 1894 ab werden die gekündigten Obligationen ausschliesslich von der kgl. ungar. Staats-Centralcasse in Budapest zurückgezahlt.

Auf Grund des Gesetzartikels XXI vom Jahre 1892 wurden laut der Kundmachung des kgl. ungar. Finanzministeriums am 23. Febrnar d. J., bezw. lant den Kundmachungen der Directionen der verstaatlichten ungarischen Eisenbahnen vom 23. Februar d. J. sämmtliche ausstehende, nicht verloste:

5perc. Bndapest - Fünfkirchner Eisenbahn-Actien,
5perc. Alföld-Fiumaner Eisenbahn-Actien,
5perc. Erste Siebenbürger Eisenbahn-Actien,
5perc. Báttaszék - Dombovarer (Donau - Drau-) Eisenbahn-Actien

znr Rückzahlnng am 1. Juli 1893 gekündigt.

Die Rückzahlung der gekündigten Obligationen und Actien erfolgt vom 1. Juli a. c. an für je 100 Gulden Nominale der

	fl. ö. W.	kr.
5perc. Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn-Actien an Capital mit	100	25
an 5perc. Zinsen vom 1. Jänner 1893 bis 1. Juli 1893	2	50
	102	75
an Conponszinsen per 1. Juli a. c.	5	—
	107	75
5perc. Alföld-Fiumaner Eisenbahn-Actien an Capital mit	100	—
an Couponszinsen per Juli a. c.	2	50
	102	50
5perc. Erste Siebenbürger Eisenbahn-Actien an Capital mit	100	—
an Couponszinsen per 1. Juli a. c.	2	48·6
	102	48·6
5perc. Báttaszék-Dombovárer (Donau-Drau-) Eisenbahn-Actien an Capital mit	100	—
anf Grnnd des am 1. Jänner 1893 fälligen Talons 5 pCt. Zinsen per 1. Juli a. c.	2	46·35
	102	46·35

Die Verzinsung der gekündigten Obligationen und Actien hört mit dem 1. Juli 1893 auf.

Die Rückzahlung der fälligen Obligationen und Actien erfolgt gegen Einlieferung derselben und der dazugehörigen Zinscoupons und Talons ausser bei der kgl. ungar. Staats-Centralcasse in Bndapest

in Bndapest: bei der ungar. allgemeinen Creditbank;
in Wien: bei der k. k. priv. österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodencreditanstalt,
bei dem Bankhanse S. M. von Rothschild;
in Berlin: bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
bei dem Bankhause S. Bleichröder,
bei der Bank für Handel und Industrie;
in Frankfurt a. M.: bei dem Bankhause M. A. von Rothschild;
ferner die Báttaszék - Dombovárer (Donau-Dran-) Eisenbahn-Actien
in Wien: bei der Anglo-österreichischen Bank.

Die 5perc. Báttaszék-Dombovárer (Donan-Drau-) Eisenbahn-Actien, deren letzter Coupon am 1. Jänner 1893 abgelanfen ist, sind, nachdem in Folge der Kündigung derselben im Sinne der Kundmachnng vom 26. November 1892 zu denselben keine neuen Couponsbögen ansgegeben werden, behufs Rückzahlnng mit den dazugehörigen, am Jänner 1893 abgelaufenen Talons einzureichen, nnd werden die am 1. Jnli d. J. fälligen Zinsen derselben bei Einlieferung der fraglichen Effecten und der dazngehörigen am 1. Jänner d. J. abgelaufenen Talons gleichzeitig mit dem Capital ansgezahlt.

Mit der Vermittlung der Einlösung der oberwähnten Effecten sind sämmtliche königl. Staatscassen und Steuerämter betraut.

Die vincnlirten (auf Namen lautenden) Obligationen sind entweder unmittelbar oder im Wege der hiemit betranten Zahlämter an die kgl. ungarische Staats-Centralcasse in Bndapest einznreichen.

Vom 1. Mai 1894 ab werden die vorstehenden gekündigten Obligationen und Actien ansschliesslich von der kgl. ungarischen Staats-Centralcasse in Budapest zurückgezahlt.

Leoben - Vordernberger Eisenbahn. (Generalversammlung.) Am 28. Mai wurde unter Vorsitz Sr. Excellenz des Präsidenten Grafen Gundaker Wurmbrand-Stuppach die 22. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Leoben-Vordernberger Eisenbahn abgehalten. Bei derselben waren 29 Actionäre anwesend, welche theils im eigenen, theils im Vollmachtsnamen 1823 Actien mit 182 Stimmen vertreten. Der Geschäftsbericht pro 1892 bezeichnet das abgelaufene Jahr als ein günstiges für das Unternehmen. Es wurden im Jahre 1892 befördert: 4,634.260 q Frachten (+ 1,393.912 q) mit einer Bruttoeinnahme von 297.358 fl. 72 kr. (+ 109.079 fl. 35 kr.) und 108.236 Personen (+ 5863) mit einer Bruttoeinnahme von 25.887 fl. 18 kr. (+ 648 fl. 29 kr.). Nach der von der Generalversammlung genehmigten Bilanz ergibt sich ein Ueberschuss von 49.083 fl. 43 kr. Hievon kommen statutenmässig 5 pCt. = 2446 fl. 95 kr. als Dotation des Gewinn-Reservefond und 10 pCt. = 4893 fl. 90 kr. als Tantième des Verwaltungsrathes in Abzug, so dass ein reiner Ueberschuss von 41.742 fl. 58 kr. verbleibt. Hinsichtlich desselben beschloss die Generalversammlung, über Antrag des Verwaltungsrathes, 13 fl., in Summa 41.600 fl., als Dividende auszuzahlen und den Rest per 142 fl. 58 kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Nach principieller Beschlussfassung über die Convertirung der gesellschaftlichen 5percentigen Prioritäten in eine einheitliche 4percentige Prioritätenschuld und über die Aenderung mehrerer Statutenbestimmungen wurde zur Wahl eines Mitgliedes in den Verwaltungsrath geschritten und als solches Carl Ritter v. Knaffl-Lenz wiedergewählt. Schliesslich wurden die bisherigen Revisoren und Ersatzmänner wiedergewählt.

Austro-Belgische Eisenbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 3. Juni wurde unter Intervention des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Ministerial-Secretärs Alphons von Glaser, und unter Vorsitz des Vicepräsidenten Dr. Carl Ritter von Feistmantel die 21. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 11 Actionäre anwesend, welche theils im eigenen, theils im Vollmachtsnamen 2625 Actien mit 105 Stimmen vertraten. Der Geschäftsbericht pro 1892 wurde zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe rücksichtlich des Rechnungsabschlusses, welcher einen Verlust von 337.337 fl. 73 kr. ausweist, einstimmig das Absolutorium ertheilt. In den Verwaltungsrath wurden sohin Victor Stoclet, Louis Caspers, Dr. Carl Ritter von Feistmantel und Leon Orban wiedergewählt. Schliesslich wurden gleichfalls die bisherigen Mitglieder in den Revisionsausschuss wiedergewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen constitnirenden Sitzung des Verwaltungsrathes wurden Leon Orban zum Präsidenten und Dr. Carl Ritter von Feistmantel zum Vicepräsidenten, dann Alfred Ritter von Tunkler zum geschäftsführenden Mitgliede des Verwaltungsrathes gewählt.

Eisenbahn Wien-Aspang. (Generalversammlung.) Am 3. Juni wurde unter Vorsitz des Vicepräsidenten Franz Grünebaum und im Beisein des landesfürstlichen Commissär-Stellvertreters, k. k. Ministerial-Concipisten Oskar Freiherrn von Pusswald, die 13. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Eisenbahn Wien-Aspang abgehalten. Dem Geschäftsberichte pro 1892 ist zu entnehmen, dass sich das Betriebsergebniss des Jahres 1892 um 69.219 fl. günstiger als jenes des Vorjahres gestellt hat. An der erzielten Mehreinnahme participiren einerseits die besseren Erträgnisse des Personen- und Frachtenverkehrs, andererseits die Verminderung der Betriebeausgaben, letztere grösstentheils infolge Beendigung der Auswechslung des ersten Schwellenverlags. Der pro 1892 erzielte Reingewinn wird mit 278.954 fl. und zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre mit 279.203 fl. ausgewiesen, über dessen Verwendung der Verwaltungsrath beantragte, nach Abzug von 165.536 fl. für Verzinsung und Amortisation des gesellschaftlichen Prioritätsanlehens und weiterer 5670 fl. zur Dotirung des Reservefond auf die emittirten 21.000 Actien eine Dividende von 5 fl. per Actie = $2\frac{1}{2}$ pCt. mit 105.000 fl. auszubezahlen und die restlichen 2996 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Antrag wurde nach Absolvirung des Verwaltungsrathes ohne Discussion angenommen. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe Dr. Carl Ritter v. Feistmantel, Dr. Carl Pokorny und Victor Stoclet wurden wiedergewählt und das in den Verwaltungsrath cooptirte Mitglied Leo Orban bestätigt.

Gaisbergbahn-Gesellschaft. (Generalversammlung.) Am 3. Juni wurde unter Vorsitz des Banquier Hermann Noerdlinger und im Beisein des landesfürstlichen Commissärs, k. k. Regierungsrathes Ludwig Sauter, die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Gaisbergbahn-Gesellschaft abgehalten. Bei derselben waren 1637 Actien mit einem Actien-

capitale von 336.400 fl. und 326 Stimmen vertreten, welche von 11 anwesenden Actionären repräsentirt wurden. Die Generalversammlung beschloss, dem Antrage des Verwaltungsrathes entsprechend, von dem pro 1892 sich ergebenden Reingewinne per 22.546 fl. 3 kr. zunächst 1127 fl. 30 kr. zur Dotirung des Reservefond und 3000 fl. zur Dotirung des Erneuerungsfond, dann 600 fl. zur Tilgung der Stammactien und 800 fl. zur Tilgung der Prioritätsactien zu verwenden, sohin eine 5percentige Dividende auf die Prioritätsactien im Gesammtbetrage von 14.940 fl. auszuzahlen und den Rest per 2078 fl. 73 kr. auf neue Rechnung zu übertragen. An Stelle des freiwillig aus der Verwaltung ausgeschiedenen Guido Freiherrn von Clauer wurde Alfred Goldstein neugewählt; ferner wurden Dr. Rudolf Spängler und Theodor Freiherr von Dreifus wieder- und Carl Francke neugewählt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrathes wurde Consul Otto Boas zum Vorsitzenden und Max Lehmann zu dessen Stellvertreter gewählt.

Generalversammlungen.

30. Juni: Localbahn Grosspriesen-Wernstadt-Auscha.
30. „ Mährisch-Schlesische Centralbahn.
30. „ Kolomeaer Localbahnen.
30. „ Bukowinaer Localbahnen.
30. „ Localbahn Laibach-Stein.
30. „ Eisenbahn Wittmannsdorf-Ebenfurth.
14. Juli: Localbahn Potscherad-Wurzmes.

Berichtigung. (Erzherzog-Albrecht-Bahn.) Die in den Nummern 63 und 70 vom 3., bezw. 20. Juni unter der Aufschrift „Generalversammlungen“ enthaltene Anzeige über eine für den 3. Juni d. J. ausgeschriebene Generalversammlung der Erzherzog-Albrecht-Bahn beruht auf einem Irrthume, da mit Rücksicht auf die bevorstehende Liquidation des Unternehmens im laufenden Jahre eine Generalversammlung der Actionäre der genannten Bahn überhaupt nicht mehr zur Ausschreibung gelangte.

Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten. (Inhalt des LXXVI. Stückes.) Das am 19. Juni herausgegebene LXXVI. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2221: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 13. Juni 1893, Z. 14.855, betreffend die Aufhebung der Gestattung des Eintriebes von Weidevieh aus Italien nach Tirol.

Nr. 2222: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Böhmen vom 14. Juni 1893, Z. 63.093, betreffend die Beibringung von Ursprungszeugnissen (Viehpässen) für die aus dem Deutschen Reiche nach Böhmen einzuführenden Thiere.

Nr. 2223: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Galizien vom 12. Juni 1893, Z. 44.581, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindern aus mehreren ungarischen Comitaten und Stadtgebieten nach Galizien.

— (Inhalt des LXXVII. Stückes.) Das am 20. Juni herausgegebene LXXVII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2224: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Steiermark vom 12. Juni 1893, Z. 14.965, betreffend die Bestimmung der Station Gross-Florian der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn als temporäre Ein- und Ausladestation für Transporte von Wiederkäuern.

Nr. 2225: Kundmachung der k. k. Landesregierung für die Bukowina vom 16. Juni 1893, Z. 9874, betreffend die Aufhebung des Verbotes des Eintriebes von Klauenthieren aus den galizischen Bezirken Borszczow und Zaleszczyki in die Bukowina.

Nr. 2226: Kundmachung der k. k. Statthalterei für Niederösterreich vom 19. Juni 1893, Z. 42.053, betreffend die Einfuhr von Schlachtrindern aus dem Gebiete der kgl. Freistadt Pressburg nach Wien.

— (Inhalt des LXXVIII. Stückes.) Das am 22. Juni herausgegebene LXXVIII. Stück des obgenannten Blattes enthält unter

Nr. 2227: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Krain vom 17. Juni 1893, Z. 8202, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus dem Gebiete der kgl. ungar. Freistadt Pressburg nach Krain.

Nr. 2228: Kundmachung der k. k. Landesregierung für Schlesien vom 18. Juni 1893, Z. 9022, betreffend das Verbot der Einfuhr von Rindvieh aus dem Gebiete der kgl. ungar. Freistadt Pressburg nach Schlesien.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern.) Seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereines sind der neu aufgestellte Vereins-Kilometerzeiger Nr. 42 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Magdeburg), ferner der I. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 115 (Orientalische Eisenbahnen), der IV. Nachtrag zu dem Vereins-Kilometerzeiger Nr. 35 (kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg) und der IV. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ ausgegeben worden. Durch den neuen Vereins-Kilometerzeiger Nr. 42 wird der im Februar 1890 ausgegebene Vereins-Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

— (Radreifenbruch-Statistik pro 1890/91.) Die geschäftsführende Verwaltung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen veröffentlichte auf Grund der von 80 Bahnverwaltungen gelieferten Daten die Radreifenbruch-Statistik, umfassend Brüche und Anbrüche an Radreifen und Vollrädern, für das Berichtsjahr 1890/91, aus welcher folgende Daten zu entnehmen sind:

	Bestand	Brüche	Anbrüche	Auf einen Bruch entfallen Anbrüche	Schäden	
					Anzahl	in Percenten des Bestandes
Radreifen und Vollräder (für sämmtliche Betriebsmittel)	2,337.083	5.970	4.085	0·7	10·055	0·43
1. Radreifen (für sämmtliche Betriebsmittel)	1,963.459	5.872	3.240	0·6	9·112	0·46
Nach Gattung der Betriebsmittel geordnet, entfallen auf:						
a) Locomotiven	140.185	375	226	0·6	601	0·43
b) Tender	103.460	452	343	0·8	795	0·76
c) Wagen	1,719.814	5.045	2.671	0·5	7.716	0·45
Nach Vereinsgebieten geordnet, entfallen (nur für Wagen) auf:						
a) Deutsche Eisenbahnen	1,208.207	3.389	1.709	0·5	5.098	0·42
b) österr.-ungar. Eisenbahnen	370.647	1.324	842	0·6	2.166	0·58
c) andere Vereinsbahnen	140.960	332	120	0·4	452	0·32
2. Vollräder (für sämmtliche Betriebsmittel)	373.624	98	845	8·6	943	0·25
Nach Gattung der Betriebsmittel geordnet, entfallen auf:						
a) Locomotiven	138	1	1	1·0	2	1·45
b) Tender	36	—	—	—	—	—
c) Wagen	373.450	97	844	8·7	941	0·25
Nach Vereinsgebieten geordnet, entfallen (nur für Wagen) auf:						
a) Deutsche Eisenbahnen	185.663	20	397	19·8	417	0.22
b) österr.-ungar. Eisenbahnen	182.837	59	399	6·7	458	0·25
c) andere Vereinsbahnen	4.950	18	48	2·7	66	1·33

Tarife und Transport-Angelegenheiten.

Kundmachungen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn.

Tarifirung von leer retourgehenden Metallcylindern nach Säuretransporten.

Mit Giltigkeit vom 1. August 1893 werden leer retourgehende Metallcylinder nach Säuretransporten auf den Linien der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn nach Massgabe der im gemeinsamen Tarife, Theil I, vom 1. Jänner 1893, vorgesehenen Tarifirung befördert.

Auf die genannten Transporte findet sonach vom 1. August 1893 an der im gesellschaftlichen Localgütertarife enthaltene Ausnahmetarif Nr. 10 keine Anwendung.

Prag, am 15. Juni 1893. [555]

Elbe-Umschlagsverkehr für Oesterreich.

Giltigkeit der Holzfrachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Wichstadtl-Lichtenau loco.

Die im Elbe-Umschlagstarife für Oesterreich enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 5 für Holz zwischen Wichstadtl-Lichtenau transit und den Elbe-Umschlagsplätzen finden unter Aufrechthaltung der gleichen Bedingungen auch im Verkehre von oder nach Wichstadtl-Lichtenau loco und den Elbeumschlagsplätzen Anwendung.

Wien, am 26. Juni 1893. [556]

K. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Sächsisch-Thüringischer Verband.

Einführung des Nachtrages X zum Heft Nr. 1.

Mit 1. Juli 1893 tritt zum Heft 1 des Sächsisch-Thüringischen Verbandstarifes vom 1. Februar 1891 der Nachtrag X in Kraft, welcher bei der unterzeichneten Direction und in der Station Reichenberg zur Einsicht erliegt. Exemplare sind käuflich zum Preise von 0·05 Mark bei der kgl. Eisenbahn-Direction in Erfurt erhältlich.

Wien, am 25. Juni 1893. [557]

Die Direction der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau/Regensburg-Donaulände transit.

Nachtrag II zum Tarife.

Am 1. Juli 1893 tritt der Nachtrag II zum Verbands-Gütertarif vom 15. Juni 1892, Theil II, für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält:
1. Abänderung der besonderen Bestimmungen.
2. Abänderung und Ergänzung der Tariftabellen.
3. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direction zum Preise von 9 kr. erhältlich.

Wien, am 26. Juni 1893. [558]

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Wiedereinführung der tarifmässigen Wartegebühren.

Vom 1. Juli 1893 angefangen werden bei Ueberschreitung der für ganze Schleppladungen festgesetzten Ladefristen wieder die tarifmässigen (einfachen) Wartegebühren eingehoben und tritt daher die in Nr. 35 ex 1893 publicirte Kundmachung vom 23. März 1893 mit 30. Juni 1893 ausser Kraft.

Wien, am 27. Juni 1893. [559]

Sonstige Nachrichten.

Kgl. Bayer. Staatsbahnen. (Expressgutverkehr für die Beförderung von lebenden Fischen.) Für die als Expressgut bei den Gepäckexpeditionen zur Aufgabe gelangenden lebenden Fische wird bis auf Widerruf die Fracht nach Massgabe der in den allgemeinen Tarifvorschriften auf Seite 99 und 100 des Heftes C für die Beförderung von Gütern vom 1. Jänner unter § 34 aufgeführten Bestimmungen berechnet.

Bayerisch-Belgisch-Englischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. (Frachtbegünstigung für Obst, frisches.) Von der General-Direction der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen wird verlautbart, dass die in ihrem Tarifanzeiger Nr. 53 vom 23. Mai 1890 unter Nr. 24 veröffentlichten Frachtermässigungen für frisches Obst u. s. w. unter den gleichen Bedingungen auch für die Zeit vom 5. Juni bis Ende December 1893 Anwendung finden.

Rheinisch-Westphälisch-Bayerischer Güterverkehr. (Einbeziehung neuer Stationen der Holländischen Eisenbahn.) Mit Wirksamkeit vom 1. Juli werden die Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Holländischen Eisenbahn in den Rheinisch-Westphälisch-Bayerischen Güterverkehr aufgenommen. Der Frachtberechnung sind die im Gütertarifheft 2 vom 1. Jänner 1891, bezw. im Holz-Ausnahmetarife vom 1. März 1884 für die Station Salzbergen des Eisenbahn-Directions-Bezirkes Cöln (rechtsrheinisch) verzeichneten Entfernungen zuzüglich folgender Anstosskilometer, bezw. Anstossbeträge für den letzteren Tarif zu Grunde zu legen.

		Anstossbetrag für den Holz-Ausnahmetarif	
Bentheim	15 km	0·05	Mk. pro 100 kg
Gildehaus	18 km	0·05	
Schüttorf	10 km	0·04	

Tarife für den inneren Verkehr der kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Beförderung von Gütern, vom 1. Jänner 1893. (Frachtermässigung für Futtermittel, Kartoffel, Oelsaaten, Samen und Sämereien, Heu und Stroh.) Mit Rücksicht auf den zur Zeit bestehenden Futter- und Streumangel werden fortab bis einschliesslich 30. September im inneren bayerischen Verkehre bei Aufgabe in Wagenladungen die nachbezeichneten Artikel, nämlich:

1. folgende Futtermittel:
   a) Kleie, wie im Specialtarif I genannt,
   b) Oelkuchen- und Oelkuchenmehl, wie im Specialtarif II genannt,
   c) Reisabfälle,
   d) Treber und Trester,
2. Kartoffeln,
3. Oelsaaten, wie im Specialtarife I genannt,
3. Samen und Sämereien aller Art in Säcken und Tonnen,
5. Heu und Stroh

zu den um ein Drittel ermässigten Sätzen der normalen Fracht befördert, soferne bei Aufgabe der Sendungen zugleich mit dem Frachtbriefe eine Bescheinigung des landwirthschaftlichen Bezirkscomité oder der Gemeindebehörde des Bestimmungsortes darüber vorgelegt wird, dass die bezogenen Gegenstände zur unmittelbaren Verwendung für landwirthschaftliche Zwecke bestimmt sind.

Tarifermässigungen im Güterverkehre.

(Kundgemacht in Durchführung der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 12. März 1879, R.-G.-Bl. Nr. 38.)
Die nachstehenden Tarifermässigungen gelten, insoferne nicht ein anderer Termin bestimmt wird, vom dritten Tage nach erfolgter Kundmachung angefangen.
Bei Liquidirung jeder Rechnung, welche auf Grund eines der nachstehenden Zugeständnisse eingereicht wird, werden zur Deckung der Publications- und Liquidirungskosten vom Rückvergütungsbetrage 2%, in maximo aber 25 fl. pro Rechnung in Abzug gebracht. Bei Vorlage mehrerer auf ein und dasselbe Zugeständniss Bezug habender Theilrechnungen werden in maximo gleichfalls nur 25 fl. eingehoben.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1372	Südbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Cocosnussöl, Palmöl und Palmkernöl	Triest und Fiume	den in den allgemeinen Tarifen, Seite 19—29 und 30—38 des Tarifes für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. Januar 1892, bezw. Seite 10—11 und 12—14 des Nachtreges I hierzu enthaltenen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der k. k. priv. Böhm. Nordbahn, der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, mit Ausnahme der Stationen der Strecken Wien Oe.N.W.B.—Kolin inclusive und Deutschbrod—Pardubitz inclusive der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar nach den Stationen der Strecken Pilsen inclusive—Eger, Pilsen—Obernitz—Dux-Ladowitz inclusive, Prag K.F.J.B. inclusive—Klostergrab—Moldau inclusive und Bodenbach—Ossegg—Komotau inclusive, dann nach Rekonitz; der priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar nach der Station der Strecke Prag St.E.G. inclusive—Bodenbach inclusive. Tyništ inclusive—Halbstadt—Mittelsteine inclusive und nach den Stationen Nimburg und Lieben, dann nach der Station Prag der k. k. priv. Böhm. Westbahn und nach der Station Hořic der k. k. priv. Böhm. Commercialbahnen	Bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen	Bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege	Tarif für den Süd-Nordösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband vom 1. Januar 1892	Specialtarif 1	Classe B	Variabel	Im Kartirungswege		
					Wien (Matzleinsdorf)			Localtarif	356	236	120			
					Liesing				352	236	116			
									Heller incl. Manip.-Gebühr					

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	Die Publication erfolgt und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	für die Transportstrecke nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1373	Südbahn-Gesellschaft		Getreide aller Art	a) Barce transit, b) Zákány „ „, c) Sissek „ „, d) „ — von den in der zweitnächsten Rubrik angeführten Provenienzen	Ala ... Wörgl (siehe unten)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Die nebigen Nachlässe werden nur bei jenen im Südwestösterr.-Ungar.-Verbands-verkehre, giltig vom 1. Juli 1893 directe abgefertigten Getreidesendungen angewendet, welche ad a) in den Stationen der Strecke Szigetvár—Mohács und Villány—Essegg ad b) in Stationen der Strecke Kaposvár—Báttaszék ad c) in den östlich von Dubica gelegenen Stationen der Strecken Dubica excl.—Vinkovce—Brčka—Gunja und Samac ad d) in den Stationen der Strecke Kostajnica—Banjaluka zur Localaufgabe gelangen	Vom 1. Juli 1893 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893	Südwestösterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 1, giltig vom 1. Juli 1893	Verschieden		Nachlass von den betreffenden Frachtsätzen des nebenerwähnten Tarifes pro 100 kg in kr. ö. W. (siehe unten)	Im Rückvergütungswege	Gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplicat-Frachtbriefe, welche Documente längstens drei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen	

Nachlass von den betreffenden Frachtsätzen des nebenerwähnten Tarifes pro 100 kg in kr. ö. W.:

nach	a)	b)	c)	d)
Ala	31·5	12·6	25·5	24·5
Atzwang	21·5	2·6	15·5	14·5
Auer	24·5	5·6	18·5	17·5
Avio	31·5	12·6	25·5	24·5
Blumau	21·5	2·6	15·5	14·5
Bozen-Gries	22·5	3·6	16·5	15·5
Branzoll	23·5	4·6	17·5	16·5
Brixen	19·5	0·6	13·5	12·5
Brixlegg	31·5	9·6	34·5	33·5
Calliano	30·5	11·6	24·5	23·5
Hall	31·5	9·6	19·5	18·5
Jenbach	31·5	9·6	30·5	29·5
Innsbruck	25·5	9·6	12·5	11·5
Kirchbüchl	33·5	11·6	38·5	37·5
Klausen	20·5	1·6	14·5	13·5
Kufstein	36·5	14·6	41·5	40·5
Kundl	31·5	9·6	35·5	34·5
Lavis	27·5	8·6	21·5	20·5
Matarello	29·5	10·6	23·5	22·5
Mori	31·5	12·6	25·5	24·5
Neumarkt-Tramin	25·5	6·6	19·5	18·5
Roveredo	31·5	12·6	25·5	24·5
Salurn	26·5	7·6	20.5	19·5
St. Michele	26·5	7·6	20·5	19·5
Schwaz	31·5	9·6	28·5	27·5
Trient	28·5	9·6	22·5	21·5
Waidbruck	20·5	1·6	14·5	13·5
Wörgl	31·5	9·6	35·5	34·5

Hiedurch werden die im Verordnungs-Blatte Nr. 147 ex 1892, sub Post 2291, publicirten Nachlässe, welche sich auf den mit Ende Juni 1893 ausser Kraft tretenden Verbandtarif vom 1. November 1891 bezogen haben, gegenstandslos, bezw. wird hiermit die frühere Begünstigung dem neuen ab 1. Juli 1893 giltigen Verbandtarife angepasst und bleiben demnach thatsächlich die aus derselben resultirenden Nettofrachtsätze bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende December 1893 unverändert aufrecht.

Fortlaufende Nr.	von der	und im Namen der	für Artikel	Bedingungen	Zeit	Tarif: Bezeichnung	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente	Besondere Bemerkungen
1374	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen	Spiritus	Die laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 150 vom 31. December 1892, Posit. 2502/6 für Spiritussendungen von Stationen in Galizien und der Bukowina nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz bestehenden Tarifs-Zugeständnisse finden auch auf solche Sendungen Anwendung, welche in den öffentlichen Landes-Lagerhäusern in Lemberg oder Krakau oder in dem Spiritus-Freilager in Bielitz-Biala der Reexpedition unterzogen werden	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif, bezw. diverse Verbandtarife	Im Rückvergütungswege	Bei derlei Sendungen sind zum Zwecke der Erstattung der Frachtdifferenz innerhalb der vorgeschriebenen Frist vorzulegen: 1. Die auf das betreffende öffentliche Landes-Lagerhaus in Lemberg oder Krakau, bezw. auf das Spiritusfreilager in Bielitz-Biala als Empfänger lautenden Original-Frachtbriefe über den Transport der Spiritus-Sendungen von der betreffenden Versandt-Station in Galizien oder der Bukowina nach Lemberg, bezw. Krakau oder Bielitz. 2. Die auf dasselbe Landes-Lagerhaus, bezw. Spiritus-Freilager*)	Die aus Anlass der Reexpedition erwachsenen Lager-, Manipulations-, Reexpeditions- und sonstigen Gebühren bilden keinen Gegenstand der Rückvergütung. Im Uebrigen gelten die für diese Frachtbegünstigungen laut Publication im Verordnungs-Blatte Nr. 150 ex 1892, sub Pos. 2502/6, festgesetzten Bedingungen und Modalitäten

*) als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplicate über den Weitertransport der eingelagerten Sendungen nach den vorgenannten Elbeumschlagplätzen. 3. Die Original-Schiffs-Connaissements über den Transport der Sendungen per Elbe nach Hamburg. Sämmtliche Documente dürfen keinen Rückvergütungsstempel tragen und werden nach erfolgter Liquidirung nicht mehr zurückgestellt.

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz per 100 kg	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze per 100 kg	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1375	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen	Betheiligten Verwaltungen	Zucker aller Art zum Export	Chybi	Pöpelwitz (Umschlag)	Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Einhaltung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes 28 des nebenbezeichneten Tarifes (Heft 1)	Vom 15. Juli 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. December 1893	Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina		122 Pfennige		Im Kartirungswege		
1376	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Kalk gebrannt Sand	Asch-Stadt Asch transit	Rossbach	Bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	8·2 kr.	7·0 kr.	1·2 kr.	Im Kartirungswege		
			Steine der Position S 58 des Tarifes Theil I						9·0 kr.		2·0 kr.			
1377	K. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen		Fichtenlohrinde	Nendek	Chodau	Bei Frachtzahlung für das Effectivgewicht, mindestens aber für 6000 kg pro Wagen. Das Auf- und Abladen hat auf Kosten der Partei zu erfolgen	Bis auf Weiteres, längstens bis Ende December 1893	Localtarif	16·9 kr.	12·1 kr.	4·8 kr.	Im Kartirungswege		
1378	Eisenbahn Wien-Aspang		Baumwolle, rohe	Wr.-Neustadt transit	Tattendorf	Gesammt-Verfrachtung von mindestens 2500 Tonnen pro Jahr und Verzicht auf die Achs-Verfrachtung. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Provenienz von Triest od. Fiume	Bis 1. Juli 1894	Localtarif	kr. 9·0	kr. 6·0	kr. 3·0	Im Rückvergütungswege	Vorlage der auf schliessende Firma lautenden Original-Frachtbriefe bei Abgabsgütern und der Aufnahmsscheine, resp. Duplicat-Frachtbriefe bei Aufgabsgütern, bis Ende Juli 1894	
			Garne	Tattendorf	Wr.-Neustadt Wien E.W.A. (und vice versa)	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen			11·0 16·0	10·0 14·5	1·0 1·5			
			Kohle, mineralische	Wien E.W.A.	Tattendorf	Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens			12·0	11·0	1·0			
			Güter der Classe I	Tattendorf	Wien E.W.A.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen			26·0	23·0	3·0			
			Güter der Classe II						23·0	20·0	3·0			
			Güter der Classe A exclus. Emballagen						21·0	19·0	2·0			
			Baumwolle, rohe	(und vice versa)		Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen			15·0	14·0	1·0			
1379	E.W.A.		Holzreifen	Edlitz	Wien E.W.A.	Bei Aufgabe in beliebigen Mengen	Bis auf Weiteres, längstens bis 31. December 1893	Localtarif; Classe sperrig	69·0 kr.	53·5 kr.	15·5 kr.	Kartirung		

Fortlaufende Nr.	Die Publication erfolgt: von der	und im Namen der	Das Zugeständniss wird gemacht: für Artikel	für die Transportstrecke: von	nach	bei Erfüllung nachstehender specieller Bedingungen	und gilt in der Zeit	Tarif, auf welchen das Zugeständniss sich bezieht: Bezeichnung	Frachtsatz per 100 kg	Zugestandener Frachtsatz (per 100 kg)	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze (per 100 kg)	Art der Durchführung	Bezeichnung der Documente, gegen welche die Liquidirung erfolgt, und Angabe des Zeitpunktes, bis zu welchem die Vorlage dieser Documente geschehen muss	Besondere Bemerkungen
1380	Kaiser Ferdinands-Nordbahn		Kohlen, mineralische	Sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau-Karwiner Revieres, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in die Montanbahn, dann rückeichtlich der Strecken ab Einmündung der Michalkowitz-Dombrauer Montanbahn in die Station Dombrau (K.O.B.) für Sendungen aus dem Dombrau-Karwiner Reviere	Troppau K.F.N.B.	**Nachweisung eines Minimal-Verfrachtungsquantums von 5000 metrischen Tonnen (à 1000 kg).** Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindest. jedoch für das Ladegewicht, bezw. (wenn ein solches nicht angegeben ist) für die Tragkraftziffer der verwendeten Wagen und Aufrechthaltung der einschlägigen tarifmässigen Bestimmungen; Verwendung der Sendungen zu Regiezwecken der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und Beförderung derselben unter der Adresse einer der Dienststellen dieser Verwaltung, durch welche letztere selbe auch übernommen werden müssen	Bis Ende December 1893	Localtarif vom 1. Jänner 1893	11·9 kr.	9·5 kr.	2·4 kr.	Im Rückvergütungswege	Auf die reclamirende Firma als Aufgeberin lautende, von der Aufgabsstation beglaubigte Duplicat-Frachtbriefe, die nicht wieder zurückgestellt werden, vorzulegen spätestens zwei Monate nach Ablauf des Zugeständnisses	
1381	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Baumwolle, robe, Baumwollabfälle, auch Abfälle von Baumwollgarn und von Twisten	Bremen (Hauptbahnhof Freibezirk) Brake Bremerhafen Geestemünde Nordenham Hamburg B. Lübeck Altona Harburg Stettin Swinemünde oder vice versa	Bubenč	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Vom 10. Juli 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längst. aber bis Ende December 1893	Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafen-Verband, Verkehr mit Oesterreich. Theil II, Heft 2 vom 1. Juni 1890. — Ausnahmetarif Nr. 12		Mark 2·57 2·77 2·77 2·77 2·77 2·57 2·59 2·61 2·57 1·77 2·10		Im Kartirungswege		
1382	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	Betheiligten Verwaltungen	Holz bis zu 2·5 m Länge, in Wagen von 11·6 m² Ladefläche	Holoubkau Hořowitz Zbirow Zditz oder vice versa	Mosel	Bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen	Bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende December 1893	Sächsisch-Oesterr. Eisenbahn-Verband, Theil II, Heft 3	Bestehen keine directen Sätze in dieser Form	73·70 76·80 76·70 76·80 Mark pro 10000 kg		Im Kartirungswege		Werden mehr als 10000 kg in solche Wagen verladen, so wird für das bis 11300 kg zulässige Mehrgewicht ein Frachtzuschlag von 0·35 Mark pro 100 kg eingehoben, wobei angefangene 10 kg als voll berechnet werden

K. k. Oesterr. Staatsbahnen.

Lieferungs-Ausschreibung.

Die k. k. General-Direction beabsichtigt, die Lieferung der nachbenannten Arbeitsmaschinen und Werkstätten-Einrichtungen im öffentlichen allgemeinen Offertwege zu vergeben, u. zw.:

6 Stück Räderdrehbänke, wovon eventuell 3 Stück mit Schablonen-Supporte;
8 Stück diverse Drehbänke;
7 Stück diverse Bohrmaschinen;
1 Hobelmaschine für Eisen;
1 Shapingmaschine;
6 Stück Fräsmaschinen;
2 Stück Centrirmaschinen;
1 Tragfeder-Biegmaschine:
1 Präcisions-Schleifmaschine;
1 Quadrirmaschine;
2 Stück hydraulische Räderpressen;
1 Fräser-Schleifmaschine;
1 automatische Hobelmesser-Schleifmaschine;
1 Schieber-Egalisirmaschine;
1 Kurbelzapfen-Regulirapparat;
1 Werkzeng-Schleifmaschine;
1 Feuerrohr-Bearbeitungsmaschine;
1 Siederohr-Putzmaschine, event. Siederohr-Putztrommel;
1 Siederohr-Schweissmaschine;
1 Dampfhammer;
1 Ventilator;
1 Garnitur Locomotiv-Hebeböcke;
1 Garnitur Wagen-Hebeböcke.

Die Lieferung dieser Maschinen- und Werkstätten-Einrichtungen hat auf Grund der allgemeinen Lieferbedingnisse, sowie der genauen Beschreibungen zu erfolgen.

Diese Behelfe sind bei der Unter-Abtheilung 3 der k. k. General-Direction (Wien, Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) einzusehen, oder gegen Vergütung der Kosten zu beheben.

Für die oben genannten Lieferungen werden vorschriftsmässig gestempelte und gesiegelte Offerte mit der Aufschrift: „Offerte für die Lieferung von Werkstätten-Einrichtungen" bis zum 15. Juli 1893, Mittags 12 Uhr, im Einreichungs-Protokolle der k. k. General-Direction (Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe) übernommen.

Die Eröffnung der Offerte findet an demselben Tage um 1 Uhr Nachmittags im Bureau der Unter-Abtheilung 3 statt, und steht es dem Offerenten frei, derselben beizuwohnen.

In dem Offerte sind aufzunehmen:

1. Die Preise per Stück in österr. Währung Noten in Ziffer und Schrift, einschliesslich der an den Maschinen anzubringenden Arbeiter-Schutzvorrichtungen, einschliesslich aller Zoll- und Patentgebühren, franco einer zu benennenden Station der k. k. Oesterr. Staatsbahnen, von welcher der Transport bis zur Verwendungsstelle nur unter Benützung der Linien der k. k. Oesterr. Staatsbahnen erfolgen kann.
2. Die Gewichte der offerirten Lieferungs-Gegenstände.
3. Die Liefertermine.
4. Die Garantiezeit.

Dem Offerte sind die Zeichnungen der offerirten Maschinen- und Werkstätten-Einrichtungen beizuschliessen.

Es steht jedem Offerenten frei, auch nur auf einen Theil der ausgeschriebenen Lieferungs-Gegenstände ein Anbot zu stellen, in jedem Falle sind aber die Liefertermine für jeden Lieferungs-Gegenstand gesondert anzugeben.

In dem Offerte muss entweder die Erklärnng des Offerenten enthalten sein, dass er die Lieferbedingnisse und Beschreibungen der Lieferungs-Gegenstände eingesehen hat und vollinhaltlich annimmt, oder es müssen die anerkannten und vorschriftsmässig gestempelten, allgemeinen Lieferbedingnisse und Beschreibungen dem Offerte beigeschlossen sein. (Die Offerte und Offertbeilagen sind pro Bogen mit je einer 50 kr.-Stempelmarke, Zeichnungen, welche grösser sind als Ein Bogen Kanzleipapier [21/34] sind mit je Ein Gulden Stempelmarken zu versehen.)

In dem Offerte ist weiters die Erklärung aufzunehmen, dass der Offerent mit seinem Anbote bis 31. August 1893 im Worte bleibt.

Es finden nur jene Offerte Berücksichtigung, die von Fabrikanten, welche die Lieferungs-Gegenstände selbst erzeugen, bezw. durch deren Bevollmächtigte, zur Vorlage gebracht werden.

Die k. k. General-Direction behält sich das Recht vor, von dem Ersteher der Lieferung nach Abschluss der Lieferungs-Uebertragung den Erlag einer Caution in der Höhe von 10 pCt. des Verdienstbetrages im Sinne des Artikel 17 der allgemeinen Lieferbedingnisse zu verlangen, welche Caution nach Massgabe des Ablaufes der Haftzeiten und der Erfüllung der Haftverbindlichkeiten ausgefolgt wird.

Die k. k. General-Direction behält sich ferners vor, keines der eingelangten Offerte zu berücksichtigen, falls ihr keines annehmbar erscheinen würde.

Wien, am 24. Jänner 1893.

Die k. k. General-Direction der Oesterr. Staatsbahnen.

Druck von Otto Maass & Sohn, Wien, I., Wallfischgasse 10.